


3 1761 11650360 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503608>



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Wednesday, March 21, 2007
Tuesday, March 27, 2007
Wednesday, March 28, 2007

Le mercredi 21 mars 2007
Le mardi 27 mars 2007
Le mercredi 28 mars 2007

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Third, fourth and fifth meetings on:

The objectives, operation and governance
of the Canadian Television Fund

Troisième, quatrième et cinquième réunions concernant :

Les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance
du Fonds canadien de télévision

INCLUDING:

THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(2007-2008 Budget — study on the containerized
freight traffic handled by Canada's ports)

Y COMPRIS :

LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le budget 2007-2008 — l'étude sur le trafic du fret
conteneurisé manutentionné par les ports du Canada)

THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(2007-2008 Budget — study on
the Canadian Television Fund)

LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le budget 2007-2008 — l'étude sur
le Fonds canadien de télévision)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(or Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Gustafson substituted for that of the Honourable Senator Tkachuk (*March 20, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*March 21, 2007*).

The name of the Honourable Senator Meighen substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*March 21, 2007*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Meighen (*March 22, 2007*).

The name of the Honourable Senator Tkachuk substituted for that of the Honourable Senator Gustafson (*March 22, 2007*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*March 26, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(ou Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Gustafson substitué à celui de l'honorable sénateur Tkachuk (*le 20 mars 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 21 mars 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Meighen substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 21 mars 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton substitué à celui de l'honorable sénateur Meighen (*le 22 mars 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Tkachuk substitué à celui de l'honorable sénateur Gustafson (*le 22 mars 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 26 mars 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, March 21, 2007
(33)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:27 p.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Fox, Gustafson, Meighen, Munson and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Goldstein (1).

In attendance: From the Library of Parliament, Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, February 8, 2007, the committee continued its consideration of the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

WITNESS:

Quebecor Media Inc.:

Pierre Lampron, Vice-President, Institutional Relations.

Mr. Lampron made an opening statement and answered questions.

At 7:46 p.m., the committee suspended.

At 7:50 p.m., the committee resumed.

The committee considered the following budget for legislation for 2007-2008:

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 10,000
Transportation and Communications	\$ —
All Other Expenditures	\$ 2,000
TOTAL	\$ 12,000

The Honourable Senator Dawson moved the adoption of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following budget for its study of the Canadian Television Fund for 2007-2008:

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 2,500
Transportation and Communications	\$ —
All Other Expenditures	\$ 1,000
TOTAL	\$ 3,500

The Honourable Senator Dawson moved the adoption of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 21 mars 2007
(33)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 27, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Fox, Gustafson, Meighen, Munson et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Goldstein (1).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 8 février 2007, le comité poursuit son étude des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Québecor Média Inc. :

Pierre Lampron, vice-président, Affaires institutionnelles.

M. Lampron fait une déclaration liminaire puis répond aux questions.

À 19 h 46, la séance est interrompue.

À 19 h 50, la séance reprend.

Le comité examine le budget 2007-2008 pour l'étude des lois :

Sommaires des dépenses	
Services professionnels et autres	10 000 \$
Transports et communications	0 \$
Autres dépenses	2 000 \$
TOTAL	12 000 \$

L'honorable sénateur Dawson propose l'adoption du budget.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget 2007-2008 pour son étude sur le Fonds canadien de télévision :

Sommaire des dépenses	
Services professionnels et autres	2 500 \$
Transports et communications	0 \$
Autres dépenses	1 000 \$
TOTAL	3 500 \$

L'honorable sénateur Dawson propose l'adoption du budget.

La question, mise aux voix, est adoptée.

The committee considered the following budget for its examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports for 2007-2008:

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 35,800
Transportation and Communications	\$ 93,740
All Other Expenditures	\$ 11,500
TOTAL	\$ 141,040

The Honourable Senator Dawson moved the adoption of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 7:57 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, March 27, 2007
(34)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Munson, Tkachuk and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Fox, P.C. (1).

In attendance: From the Library of Parliament, Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, February 8, 2007, the committee continued its consideration of the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

WITNESSES:

Canadian Broadcasting Corporation:

Sylvain Lafrance, Executive Vice-President, French Services;

Richard Stursberg, Executive Vice-President, English Television.

Mr. Lafrance and Mr. Stursberg together made an opening statement and answered questions.

At 11:05 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le comité examine le budget 2007-2008 pour son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada :

Sommaire des dépenses	
Services professionnels et autres	35 800 \$
Transports et communications	93 740 \$
Autres dépenses	11 500 \$
TOTAL	141 040 \$

L'honorable sénateur Dawson propose l'adoption du budget.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 19 h 57, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 27 mars 2007
(34)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Munson, Tkachuk et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Fox, C.P. (1).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 8 février 2007, le comité poursuit son étude des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Société Radio-Canada :

Sylvain Lafrance, vice-président administratif, Division des services français;

Richard Stursberg, vice-président administratif, Réseau anglais de télévision.

MM. Lafrance et Stursberg font ensemble une déclaration liminaire puis répondent aux questions.

À 11 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, March 28, 2007
(35)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:20 p.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton and Tkachuk (5).

In attendance: From the Library of Parliament, Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, February 8, 2007, the committee continued its consideration of the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

WITNESSES:

Shaw Communications Inc.:

Ken Stein, Senior Vice-President, Corporate and Regulatory Affairs.

Star Choice Communications Inc.:

Cynthia Rathwell, Vice-President, Regulatory Affairs.

Mr. Stein made an opening statement and, with Ms. Rathwell, answered questions.

At 7:35 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,
Adam Thompson
Clerk of the Committee

OTTAWA, le mercredi 28 mars, 2007
(35)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 20, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton et Tkachuk (5).

Également présent : De la Bibliothèque du Parlement : Terrence Thomas, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 8 février 2007, le comité poursuit son examen des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Shaw Communications Inc. :

Ken Stein, premier vice-président, Affaires corporatives et réglementaires.

Star Choice Communications Inc. :

Cynthia Rathwell, vice-présidente, Affaires réglementaires.

M. Stein fait une déclaration puis, aidé de Mme Rathwell, répond aux questions.

À 19 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, March 29, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006, to examine and report on containerized freight traffic handled by Canada's ports, respectfully requests approval of funds for fiscal year 2007-2008.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 29 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006 à examiner pour en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, demande respectueusement que des fonds lui soient approuvés pour l'année fiscale 2007-2008.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2008**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, May 11, 2006:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

(i) Pacific Gateway container ports;

(ii) east coast container ports;

(iii) central container ports;

and current and appropriate future policies relating thereto; and

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2008**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 11 mai 2006 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique;

ii) les ports à conteneurs de la côte Est;

iii) les ports à conteneurs du Centre;

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 35,800
Transportation and Communications	93,740
All Other Expenditures	<u>11,500</u>
TOTAL	\$ 141,040

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Wednesday, March 21, 2007.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	35 800 \$
Transports et communications	93 740
Autres dépenses	<u>11 500</u>
TOTAL	141 040 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mercredi 21 mars 2007.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date	Lise Bacon
	Chair, Standing Senate Committee on Transport and Communications

Date	Lise Bacon
	Présidente du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Date	George J. Furey
	Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

Date	George J. Furey
	Président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC HANDLED BY CANADA'S PORTS

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2008**

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Working Meals

(a) 16 meals in Ottawa x \$500	\$ 8,000	
(b) 3 meals in Montreal x \$1,000	3,000	
(c) 3 meals in Halifax x \$1,000	<u>3,000</u>	
Sub-total — Working meals		\$ 14,000

2. Translation and Interpretation Services (translation and recording equipment for activities outside Ottawa)

(a) 2 days in Montreal x \$2,500	5,000	
(b) 2 days in Halifax x \$2,500	<u>5,000</u>	
Sub-total — Translation and Interpretation		10,000

3. Reporting (both languages for hearings outside Ottawa)

(a) 2 days in Montreal x \$2,700	5,400	
(b) 2 days in Halifax x \$2,700	<u>5,400</u>	
Sub-total — Reporting		10,800

4. Hospitality

		<u>1,000</u>
--	--	--------------

Sub-Total — Professional and Other Services **\$ 35,800**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel Expenses

For public hearings in Canada: 12 Senators, 1 Clerk, 1 Committee staff, 1 Communications officer, 1 Library Analyst, 1 French Stenographer, and 3 Interpreters (20 Individuals)

(A) Travel to Halifax for public hearings and fact-finding

(i) Air Transport (from and to Ottawa)		
(a) 12 x \$2,400	\$ 28,800	
(b) 8 x \$2,100	16,800	
(ii) Ground Transport		
(a) 4 taxis x 20 x \$30	2,400	
(b) Buses (2 days x \$1,000)	2,000	
(iii) Hotel Accommodations (3 nights x 20 x \$200)	12,000	
(iv) <i>Per diems</i> (4 days x 20 x \$78.00)	6,240	
(v) Contingencies (4 days x \$500)	<u>2,000</u>	
Sub-Total, Travel to Halifax		\$ 70,240

(B) Travel to Montreal for public hearings and fact-finding

(i) Travel by train (from and to Ottawa)		
(a) Senators travel on passes		
(b) 8 x \$240	\$ 1,920	
(ii) Ground Transport		
(a) 4 taxis x 20 x \$30	2,400	
(b) Buses (2 days x \$1,000)	2,000	
(iii) Hotel Accommodations (2 nights x 20 x \$250)	10,000	

(iv) <i>Per diems</i> (3 days x 20 x \$78.00)	4,680		
(v) Contingencies (3 days x \$500)	<u>1,500</u>		
Sub-Total, Travel to Montreal		\$ 22,500	
2. Courier Services		<u>1,000</u>	
Sub-Total — Transport and Communications			\$ 93,740
ALL OTHER EXPENDITURES			
1. Rental			
(a) Meeting rooms for public hearings (5 days x \$1,000)	\$ 5,000		
(b) Equipment for public hearings (5 days x \$500)	<u>2,500</u>		
Sub-Total, Rental		\$ 7,500	
2. Books, newspapers, and magazines		2,000	
3. Miscellaneous		<u>2,000</u>	
Sub-Total — All Other Expenditures			\$ 11,500
TOTAL			\$ 141,040

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Hélène Lavoie, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2008**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Repas de travail

a) 16 repas à Ottawa x 500\$	8 000 \$	
b) 3 repas à Montréal x 1 000\$	3 000	
c) 3 repas à Halifax x 1 000\$	<u>3 000</u>	
Sous-total — repas de travail		14 000 \$

2. Services de traduction et d'interprétation (équipements pour la traduction et services d'enregistrement pour les activités à l'extérieur d'Ottawa)

a) 2 jours à Montréal x 2 500\$	5 000	
b) 2 jours à Halifax x 2 500\$	<u>5 000</u>	
Sous-total — traduction et interprétation		10 000

3. Transcriptions (les deux langues pour les audiences à l'extérieur d'Ottawa)

a) 2 jours à Montréal x 2 700\$	5 400	
b) 2 jours à Halifax x 2 700\$	<u>5 400</u>	
Sous-total — transcriptions		10 800

4. Hospitalité

1 000

Sous-total — services professionnels et autres

35 800 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement

Pour les réunions publiques au Canada : 12 sénateurs, 1 greffier, 1 personnel du Comité, 1 agent de communications, 1 recherchiste, 1 sténographe, et 3 interprètes
(20 personnes)

A) Voyage à Halifax pour les réunions publiques et la mission d'étude

i) Transport aérien (de et vers Ottawa)		
a) 12 x 2 400\$	28 800 \$	
b) 8 x 2 100\$	16 800	
ii) Transport terrestre		
a) 4 taxis x 20 x 30\$	2 400	
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000	
iii) Hôtels (3 nuits x 20 x 200\$)	12 000	
iv) Allocations journalières (4 jours x 20 x 78.00\$)	6 240	
v) Contingences (4 jours x 500\$)	<u>2 000</u>	
Sous-total, voyage à Halifax		70 240 \$

C) Voyage à Montréal pour les réunions publiques et la mission d'étude

i) Voyage en train (de et vers Ottawa)		
a) les sénateurs voyagent avec leur passe		
b) 8 x 240\$	1 920 \$	
ii) Transport terrestre		
a) 4 taxis x 20 x 30\$	2 400	

b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000		
iii) Hôtels (2 nuits x 20 x 250\$)	10 000		
iv) Allocations journalières (3 jours x 20 x 78.00\$)	4 680		
v) Contingences (3 jours x 500\$)	<u>1 500</u>		
Sous-Total, voyage à Montréal		22 500	
2. Courrier		<u>1 000</u>	
Sous-total — transports et communications			93 740 \$
AUTRES DÉPENSES			
1. Location			
a) Salles de réunions pour audiences publiques (5 jours x 1 000\$)	5 000 \$		
b) Équipements pour les audiences publiques (5 jours x 500\$)	<u>2 500</u>		
Sous-total, location		7 500 \$	
2. Achat de livres et de périodiques		2 000	
3. Divers		<u>2 000</u>	
Sous-total — Autres dépenses			11 500 \$
TOTAL			141 040 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, March 29, 2007

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2008 for the purpose of its special study on the examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports, as authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 35,800
Transportation and Communications	93,740
Other Expenditures	<u>11,500</u>
Total	\$ 141,040

(includes funding for public hearings in Montreal and Halifax)

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 29 mars 2007

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2008 aux fins de leur étude spéciale sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006. Ledit budget se lit comme suit :

Services professionnels et autres	35 800 \$
Transports et communications	93 740
Autres dépenses	<u>11 500</u>
Total	141 040 \$

(y compris des fonds pour participer à des audiences publiques à Montréal et à Halifax)

Respectueusement soumis,

Thursday, March 29, 2007

Le jeudi 29 mars 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

EIGHTH REPORT

HUITIÈME RAPPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, February 8, 2007, to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, for the purpose of its study.

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 8 février 2007 à examiner les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision, demande respectueusement qu'il soit autorisé à retenir les services de conseillers juridiques et techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire aux fins de son étude.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**EXAMINATION OF THE OBJECTIVES, OPERATION AND
GOVERNANCE OF THE CANADIAN TELEVISION FUND**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2008**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday,
February 8, 2007:

Resuming debate on the motion of the Honourable
Senator Bacon, seconded by the Honourable Senator Milne:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine and report on
the objectives, operation and governance of the Canadian
Television Fund, and

That the Committee submit its final report no later than
October 31, 2007.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**ÉTUDE SUR LES OBJECTIFS, LE FONCTIONNEMENT ET
LE MODE DE GOUVERNANCE
DU FONDS CANADIEN DE TÉLÉVISION**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2008**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 8 février 2007 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur
Bacon, appuyée par l'honorable sénateur Milne,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des
communications soit autorisé à examiner les objectifs, le
fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds
canadien de télévision

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard
le 31 octobre 2007.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 2,500
Transportation and Communications	0
All Other Expenditures	<u>1,000</u>
TOTAL	\$ 3,500

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	2 500 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	<u>1 000</u>
TOTAL	3 500 \$

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Wednesday, March 21, 2007.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mercredi, 21 mars 2007.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date _____
Lise Bacon
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date _____
Lise Bacon
Présidente du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date _____
George J. Furey
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

Date _____
George J. Furey
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

EXAMINATION OF THE OBJECTIVES, OPERATION AND GOVERNANCE
OF THE CANADIAN TELEVISION FUND

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2008

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Working Meals	\$ <u>2,500</u>	
Sub-Total — Professional and Other Services		\$ 2,500

ALL OTHER EXPENDITURES

3. Miscellaneous	\$ <u>1,000</u>	
Sub-Total — All Other Expenditures		\$ <u>1,000</u>

TOTAL		\$ 3,500
-------	--	----------

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Hélène Lavoie, Director of Finance

Date

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

ÉTUDE SUR LES OBJECTIFS, LE FONCTIONNEMENT ET LE MODE DE GOUVERNANCE
DU FONDS CANADIEN DE TÉLÉVISION

EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2008

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Repas de travail	<u>2 500 \$</u>	
Sous-total — services professionnels et autres		2 500 \$

AUTRES DÉPENSES

3. Divers	<u>1 000 \$</u>	
Sous-total — Autres dépenses		<u>1 000 \$</u>

TOTAL		3 500 \$
-------	--	----------

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, March 29, 2007

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2008 for the purpose of its special study on the examination and report on the objectives, operation and governance of the Canadian television fund, as authorized by the Senate on Thursday, February 8, 2007. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 2,500
Transportation and Communications	0
Other Expenditures	<u>1,000</u>
Total	\$ 3,500

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 29 mars 2007

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2008 aux fins de leur étude spéciale à examiner les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 8 février 2007. Ledit budget se lit comme suit :

Services professionnels et autres	2 500 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	<u>1 000</u>
Total	3 500 \$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 21, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:27 p.m. to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, today we will be dealing with our order of reference to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

[*Translation*]

We welcome our witness, Mr. Pierre Lampron, Vice-President of Institutional Relations, of Quebecor Media Inc.

Pierre Lampron, Vice-President, Institutional Relations, Quebecor Media Inc.: Madam Chairman, as I am not familiar with this kind of procedure, I hope that I will abide by the customary protocols. Thank you for inviting me to contribute to your deliberations on the important issue of funding for Canadian audiovisual content. The organization I have the honour of representing has full confidence in the value of Canadian content and its outreach potential.

Quebecor Media is committed to quality Canadian content, quite apart from any regulatory requirements. All of its subsidiaries without exception, whether regulated or not, make a significant contribution to the production, promotion or dissemination of Canadian content, including music, songs, books and audiovisual productions.

Quebecor Media is a leader in all of these fields. It is the private operator that devotes the most space to Canadian content.

We believe in the vitality of Canadian content and we want to ensure its presence on all exhibition windows and all markets in Quebec, Canada and the world.

Pierre Karl Péladeau, Quebecor's boss, is a builder who embodies this vision. He cannot accept that the Canadian Television Fund, an institution created to promote goals rooted in confidence in Canadian content, should have become an obstacle to the achievement of its ambitious goals, which are entirely in keeping with the Broadcasting Act.

For at least two years, Quebecor Media has been trying by all the means at its disposal to draw the attention of all concerned parties, including political leaders, government officials, regulatory authorities and industry stakeholders, to the consequences of the radical changes sweeping across Canada's media landscape.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 21 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 18 h 27, afin d'examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, nous sommes réunis aujourd'hui suite à l'ordre de renvoi nous enjoignant d'examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

[*Français*]

Nous souhaitons la bienvenue à notre témoin, M. Pierre Lampron, vice-président aux affaires institutionnelles de Quebecor Media Inc.

Pierre Lampron, vice-président, Affaires institutionnelles, Quebecor Media inc. : Madame la présidente, comme je ne suis pas familier avec ce genre d'intervention, j'espère respecter tous les protocoles auxquels vous vous attendez. Je vous remercie pour cette invitation à participer à vos réflexions sur l'importante question du financement du contenu audiovisuel canadien. J'ai le grand honneur de représenter un groupe qui a une confiance absolue envers la valeur de ce contenu canadien et surtout sur son potentiel de rayonnement.

Quebecor Media mise au-delà de toute obligation réglementaire sur la valeur de ce contenu canadien. Toutes ses filiales, sans aucune exception, qu'elles soient réglementées ou pas, contribuent significativement à la production, à la promotion ou à la diffusion du contenu canadien, qu'il s'agisse de musique, de chanson, de livre ou de production audiovisuelle.

Dans chacun de ces segments de la production culturelle, Quebecor Media est un chef de file, un leader et est l'opérateur privé qui accorde le plus de place au contenu canadien.

Nous croyons à la force des contenus canadiens et nous souhaitons en assurer la présence sur toutes les fenêtres de diffusion et sur tous les marchés du Québec, du Canada et à l'étranger.

Pierre Karl Péladeau, le patron de Quebecor, est un grand bâtisseur et il incarne cette vision. Il ne peut pas accepter que le Fonds canadien de télévision, une institution qui a été mise en place pour supporter cette vision de confiance envers le contenu canadien, soit devenu un frein à la réalisation de ses hautes ambitions en tout point conformes aux objectifs de la Loi de la radiodiffusion.

Depuis au moins deux ans, Quebecor Media essaie par tous les moyens d'alerter tous les milieux concernés, que ce soit les politiciens, les fonctionnaires, les autorités réglementaires ou les intervenants de l'industrie de la télévision aux conséquences des changements radicaux qui interviennent dans le paysage audiovisuel canadien.

In the current debate, some have chosen to defend the Canadian Television Fund as it exists rather than the pursuit of the objectives enshrined in the Broadcasting Act. They refused to consider the merits of the initiatives we propose. That stance has led to a sort of witch hunt and all sorts of threats that would jeopardize thousands of jobs. We trust you will agree that our proposal deserves more attention and consideration than that.

On February 20, Mr. Konrad von Finckenstein, the Chairman of the CRTC, announced the creation of a taskforce on the future of the Canadian Television Fund. Recognizing the urgent need for action, the chairman promised results by a specified date. We welcome this initiative by the commission and we plan to participate fully.

I am filing, for the consideration of this committee, recent documents we have produced that summarize our concerns and the extent of our undertakings.

We are guided by a firm conviction that the technological changes now underway are revolutionizing consumer habits, that these changes are having an impact in all quarters and are destructing the traditional relationships amongst stakeholders, creative talent, broadcasters, producers and advertisers, and also between the various conventional and new media outlets. This is not a difficult case to argue: The facts speak for themselves. But it is precisely the refusal to acknowledge these changes that has sparked the current crisis.

Like myself, you probably have more grandchildren than children old enough to be included among the "new media consumers." I need not describe the current changes in their habits as consumers of different media. It is enough to watch what happens day by day.

Quebecor Media no longer has confidence in the Canadian Television Fund. It does not believe the CTF has the ability to respond effectively to Quebecor's commitment to give Canadian content top priority and disseminate it as widely as possible through all exhibition windows.

I do not want to repeat myself, but I will do so nevertheless. Quebecor Media no longer has any confidence in the Canadian Television Fund. It does not believe the CTF has the ability to respond effectively to Quebecor's commitment to give Canadian content top priority and disseminate it as widely as possible through all exhibition windows.

The CTF may meet the needs of other stakeholders, distributors and broadcasters in Canada. That is for them to say. One thing is certain: The CTF is not able to respond effectively to the needs of TVA, a private over-the-air television network that devotes 90 per cent of its programming budget to Canadian content, the most popular network in Quebec by far but also the network that is being hardest hit by the fragmentation of audiences and advertising revenues. The CTF is unable to respond to the desire of video-on-demand operators to program

Dans le débat en cours, certains ont préféré défendre le moyen que constitue le Fonds canadien de télévision plutôt que le renforcement des objectifs de la loi et ont refusé de s'interroger sur la qualité des initiatives que nous proposons. Ce choix s'est traduit par une forme de chasse aux sorcières assortie de toutes sortes de menaces sur le sort de milliers d'emplois. Vous comprendrez que notre proposition mérite plus d'attention et de considération.

Le 20 février, le président du CRTC, M. Konrad von Finckenstein a annoncé la formation d'un groupe de travail sur l'avenir du Fonds canadien de télévision. Reconnaissant l'urgence d'agir, le président s'est engagé à livrer des résultats dans un échéancier précis. Nous saluons cette initiative du conseil et nous comptons y participer pleinement.

Je dépose, à l'intention des membres de votre comité, les textes récents de nos interventions qui résument bien la nature de nos préoccupations et le sérieux de nos engagements.

Nous sommes guidés par notre conviction profonde que les changements technologiques en cours sont, actuellement — et non pas demain ni après-demain —, en train de modifier radicalement les habitudes de consommation, que ces changements s'opèrent partout, qu'ils remettent en cause les rapports traditionnels entre les intervenants, créateurs, diffuseurs, producteurs, publicitaires, mais aussi entre les différents médias, traditionnels ou nouveaux. Nous ne devrions pas avoir à nous en convaincre tellement les faits parlent d'eux-mêmes, mais c'est justement ce déni du changement qui est à l'origine de la crise actuelle.

Vous êtes probablement d'ailleurs dans la même situation que moi d'avoir plutôt des petits-enfants que des enfants en âge d'être ce qu'on appelle les « nouveaux consommateurs des médias ». Je n'ai pas à vous décrire ce qui est en train de se produire comme changement dans leurs habitudes de consommation de ces différents médias. Il suffit simplement de les observer à chaque jour.

Quebecor Média n'a plus d'attentes envers le Fonds canadien de télévision. Il ne croit pas que ce fonds puisse être en mesure de répondre avec efficacité à l'engagement de Quebecor d'accorder la priorité au contenu original canadien et à sa plus grande diffusion possible sur toutes les fenêtres de diffusion.

Je ne veux pas répéter, mais je le fais quand même : Quebecor Média n'a plus d'attentes envers le Fonds canadien et ne croit pas que ce fonds puisse être en mesure de répondre avec efficacité à l'engagement de Quebecor d'accorder la priorité au contenu original canadien et à sa plus grande diffusion possible sur toutes les fenêtres de diffusion.

Il se peut que le fonds réponde aux besoins des autres intervenants, distributeurs ou diffuseurs au Canada; à eux d'en juger. Chose certaine, ce fonds n'est pas en mesure de répondre efficacement aux besoins de TVA, la télévision généraliste privée qui consacre 90 p. 100 de ses budgets de programmation au contenu canadien, et qui est de loin la télévision la plus populaire au Québec, mais qui est aussi la première affectée par la fragmentation des auditoires, et donc de ses revenus publicitaires. Le fonds n'est pas en mesure de répondre

Canadian content of sufficient quality and quantity to induce consumers of video-on-demand services, who can watch what they want, when they want, to choose Canadian content. The CTF is unable to respond to the needs of Canoë, Quebec's top Internet destination. It is unable to respond to future needs in mobile telephony, which will be pressing. Quebecor wants to play a leading role in exporting Canadian products to foreign markets. The Canadian Television Fund has neither the desire nor the means to support this ambition. We hope you will consider our proposal on its merits and not on the basis of the all-to-frequent tendency to support the status quo just to safeguard established privileges.

The merits of our case lie in our firm commitment to invest \$109 million in Canadian content over the next three years. Quebecor will spend \$30 million in the first year, or about \$11 million more than Vidéotron's current contribution to the Canadian Television Fund and the Quebecor Fund. This will enable us to do more, to do it better, to create more content, more jobs, more visibility, to make better, more effective use of the content, to make it more available at home and abroad.

Would this be a fatal blow to the system? Nothing could be further from the truth. By withdrawing from the Fund, Quebecor would be foregoing \$100 million in funding from the Canadian government. All Quebecor subsidiaries, including TVA, would relinquish all contributions from the CTF. The fact is that if we compare what TVA is getting from the Canadian Television Fund with what Vidéotron is contributing to it, we find that the CTF will end up with an extra \$3 million to distribute to the organizations that choose to remain part of its collective redistribution system. What we are proposing is a familiar type of opting out system, with one difference: Our proposal includes strict conditions for opting out which would be highly advantageous for the dissemination of Canadian content.

Yesterday, convergence was part of a vision. Today, it is a universal fact of life. In this world of convergent businesses, Quebecor is proposing an ambitious solution focused on Canadian content and its dissemination. This should be an attractive proposal for anyone who believes in the ability of our creative talent to express Canadian reality in a compelling way.

The Chairman: One of the basic premises of your argument is that the Canadian Television Fund is not taking new broadcasting technology into account. Currently, private producers keep the exploitation rights of their production. Let us take, for example, the serial *Nos étés*, which is produced with help from the fund and broadcast by TVA. For Quebecor, the ideal procedure would be as follows: The program would not be produced by Cirrus, but by your internal outfit, JPL Production; you would have created a Quebecor Fund for producing programs; and this private fund would contribute to the

à l'ambition de la vidéo sur demande de programmer des contenus canadiens en qualité et en quantité suffisante pour y assurer une adhésion de ces nouveaux consommateurs qui sont maîtres de leurs choix. Le fonds n'est pas non plus en mesure de répondre aux besoins de Canoë, le premier site québécois sur Internet ni aux besoins qui s'exprimeront bientôt avec force sur la téléphonie mobile. Quebecor Média veut jouer un rôle de premier plan pour l'exportation des productions canadiennes sur les marchés étrangers; le Fonds canadien de télévision n'a pas les moyens ni le projet de soutenir cette volonté. Nous souhaitons que vous étudiez notre proposition au mérite et non pas en fonction de cette tendance trop souvent exprimée de soutenir le statu quo pour le seul avantage de protéger les privilèges acquis au fil du temps.

Ce mérite est dans le fait que Quebecor s'engage fermement à investir 109 millions de dollars sur les trois prochaines années dans le contenu canadien. Quebecor investira 30 millions de dollars la première année, soit environ 11 millions de dollars de plus que la contribution actuelle de Vidéotron dans le Fonds canadien de télévision et dans le Fonds Quebecor, ce qui permettra de faire plus, de faire mieux, de créer plus de contenu, plus d'emplois, plus de visibilité, une meilleure exploitation, plus efficace, plus disponible, ici et à l'étranger.

Un coup fatal au système? Rien de plus faux : En se retirant du fonds, Quebecor renonce à la contribution de 100 millions de dollars du gouvernement canadien. Toutes les filiales de Quebecor, sans exception, dont TVA, renoncent aussi à recevoir des contributions du fonds. Le fait est que si nous comparons ce que TVA retirait du Fonds canadien de télévision avec ce que Vidéotron contribuait, nous constaterions que le Fonds canadien de télévision se retrouverait avec un surplus de trois millions de dollars qu'il pourrait distribuer aux partenaires qui auraient fait le choix de rester dans ce système de redistribution collective. Il s'agit d'une proposition de désengagement que vous connaissez bien pour l'appliquer dans d'autres domaines de la vie politique. Elle vous est donc familière à la différence près que Quebecor propose des conditions de sortie contraignantes et en tous points avantageuses pour la diffusion du contenu canadien.

Hier, la convergence était l'expression d'une vision, aujourd'hui, il s'agit d'une réalité universelle. Dans ce monde des entreprises convergentes, Quebecor propose une solution ambitieuse tout à fait centrée sur le contenu canadien et son exploitation. Cela devrait être une proposition emballante pour tous ceux qui croient dans la capacité de nos créateurs d'exprimer avec force la réalité canadienne.

La présidente : Une des prémisses de base de votre argumentation est l'absence de prise en compte par le Fonds canadien de télévision de nouvelles plates-formes de diffusion technologique. En ce moment, les producteurs privés conservent les droits d'exploitation de leur production. Prenons l'exemple de la série *Nos étés*, qui est produite avec l'aide du Fonds et qui est diffusée à TVA. Le scénario idéal pour Quebecor serait le suivant : ce n'est pas Cirrus qui produirait l'émission mais votre boîte interne, JPL Production; vous auriez mis sur pied un Fonds Quebecor où on investirait des sommes pour produire les

production of Canadian content, but only for your subsidiaries. Thus, the serial *Nos étés* would, at first, be available on Illico's video on demand for a fee. Afterward, or at the same time, the Canoë Internet portal could offer downloads of the serial for a fee, and this might be followed by broadcasting over one of Quebecor's digital networks. After this, it would be broadcast on TVA, and ultimately, a DVD version of the series would be put on the market.

So, for your company, it is a matter of getting many fruits from one tree. Is that the ideal scenario for you?

Mr. Lampron: That is the scenario put forward by the Producers Association. I will tell you the same thing. After all, the ultimate objective is exactly as described: it is in our collective interest for the series *Nos étés* to be shown on TVA itself, on videos on demand, on the Internet, soon in DVD and, why not as well, if there is enough money and the series is good, in other markets.

Now how does the real negotiation take place? First of all, it is true that independent producers have been told that they will need to agree during negotiations with the broadcasters to change the current model. The model we have today — and I can speak to this because I put a lot of effort into it — was based on the principle that we absolutely had to be able to protect the capacity of independent producers, what was called the “independent producer structure,” so that they could fund programs for a particular use, for example, by a broadcaster.

In the francophone market, this led to a whole series of measures called tax credits, which was a good decision by the then Government of Quebec, which set up various types of support that were all centered around a basic principle, once again, of giving independent producers the financial means to be able to thrive within a system that included a broadcasting window called TVA.

Today, independent producers are being told that when they come to TVA to finance their productions, with all the available public and private support mechanisms, the financial challenges involved remain exactly the same. For the *Nos étés* series, we need to be able to set up what might be called a fair and reasonable broadcast licence of perhaps 30 to 35 per cent of the overall budget.

This is based on the historical ability to pay. Independent producers are being told to look at what is happening in the world today. TVA can no longer afford to pay the same amount of money to have the same kinds of products simply because advertising revenues are no longer the same. That is crystal clear. TVA and other non-specialty broadcasting can no longer pay the same amount for products that have only one exhibition window because of audience fragmentation. We are telling producers that

émissions; ce fonds privé contribuerait à produire du contenu canadien mais uniquement pour vos filiales et ainsi la série *Nos étés* serait, dans un premier temps, disponible sur la vidéo sur demande Illico moyennant des frais. Ensuite ou en même temps, le portail Internet Canoë pourrait permettre de télécharger la série moyennant des frais, et pourrait suivre la diffusion sur une chaîne numérique de Quebecor. Viendrait ensuite la diffusion sur TVA et, à la toute fin du processus, une version DVD de la série serait mise en vente.

Bref, pour votre entreprise, il s'agit de récolter les multiples fruits d'un même arbre. Est-ce que c'est cela le scénario idéal pour vous?

M. Lampron : C'est celui raconté par l'Association des producteurs. Je vais vous raconter la même histoire. Parce que le but ultime est exactement ce qui est décrit : l'intérêt collectif est que la série *Nos étés* puisse être montrée effectivement à TVA, en vidéo sur demande, sur Internet, bientôt en DVD et, pourquoi pas également, s'il y a eu suffisamment de fonds et que la série est de bonne qualité, sur d'autres marchés que celui-là.

Maintenant, comment s'effectue la vraie négociation? Premièrement, il est vrai qu'on a dit aux producteurs indépendants qu'ils devront accepter, dans les négociations avec les diffuseurs, de changer le modèle actuellement mis en place. Parce que ce modèle a été créé — et je peux vous en parler pour y avoir beaucoup contribué — à partir du principe qu'il fallait absolument pouvoir protéger la capacité du producteur indépendant, ce qu'on a appelé la « structure des producteurs indépendants », pour qu'il puisse financer des programmes qui étaient destinés à une exploitation en particulier qui était, par exemple, chez un diffuseur.

Dans le marché francophone, cela s'est traduit par toute une série de mesures qui sont appelées les crédits d'impôt, heureuse décision du gouvernement du Québec à l'époque de les mettre en place, les différentes formes de soutien, et cet ensemble d'interventions ont toutes été centrées ou concentrées sur un principe de base, encore une fois : donner aux producteurs indépendants les capacités financières de pouvoir se déployer à l'intérieur d'un système où il y avait, dans l'objectif, une fenêtre de diffusion qui s'appelait TVA.

Aujourd'hui, on dit aux producteurs indépendants que lorsqu'ils viennent à TVA pour financer la production, avec tous les soutiens publics et privés qui peuvent exister, le défi reste exactement le même pour financer la production. Pour la série *Nos étés*, il faut pouvoir mettre ensemble ce qu'on peut appeler une licence de diffusion juste et raisonnable qui sera de l'ordre de 30 à 35 p. 100 du budget global.

C'est la capacité historique de payer qui était là-dessus. On dit aux producteurs indépendants de regarder ce qui se passe dans le monde aujourd'hui. TVA n'a plus les moyens de payer le même montant d'argent pour avoir le même genre de produits tout simplement parce que ses revenus publicitaires ne sont plus les mêmes. C'est un phénomène qui est aussi vrai que l'eau peut être limpide. TVA, pas plus que d'autres diffuseurs généralistes, n'a les moyens de payer le même prix pour les produits s'il obtient

they have to take financial risks. That is not the situation right now. We are telling producers that we need to review the model, that they need to agree to give up more rights so that TVA can take that product and use it in different exhibition windows. People ask us why we use Illico on demand, which belongs to Quebecor, and why we use Canoë, which belongs to Quebecor. Why are we using these exhibition windows? The truth is that they are the only ones that exist. Only Quebecor believes in this and offers this type of window.

Quebecor Media, TVA, would be very interested in offering other programs on demand that might be available. If you take a good look at the system in Quebec and Canada, the fact is that Quebecor Media has developed the concept of believing in Canadian content as part of its business plan. If it did not put *Nos étés* on Illico on demand, it would do like the others and put *Desperate Housewives*, *Lost* or *24* on demand; those three series are currently on the public system.

The Chairman: It seems to me that you are also reluctant regarding the funding, especially regarding the 37 per cent that goes to independent producers licensed to Radio-Canada/CBC, and it seems that you would like to have a Quebecor Media Fund that could contribute to Canadian productions through your subsidiaries.

But the cultural sector is not solely market driven or corporate driven, and to find out whether something will be successful on television people sometimes you have to take risks or try something innovative.

For example, when Radio-Canada piloted an original program that was a bit out of the ordinary called *La petite vie*, it took a big risk that the other networks may not have taken. That show was a big hit with audiences and with the critics as well. When a network pilots a reality show that has already been successful somewhere else or a classic situation comedy, everyone knows that this is basically a calculated risk. How can you reconcile the logic of business or governance of a private sector corporation that has to keep its shareholders in mind with the requirements of the creative sector such as television, where risk and uncertainty often play a major role?

Mr. Lampron: Well, on that issue, we did not intend to launch a debate on the role of public television. That said, what we have said about having public and private broadcaster share in the Canadian Television Fund is that there are two fundamental ambiguities with that. The first is that the magic of the Holy Spirit has decreed that Radio-Canada/CBC should get 37 per cent of the funding from the CTF. None of the senators here on this committee, no members of Parliament or senior officials, even the Chair of the CRTC cannot say today whether CBC/Radio-Canada has enough funds to be able to carry out its mandate. Is this almost \$1 billion it receives

une seule fenêtre de diffusion à cause de la fragmentation des auditoires. Nous disons aux producteurs qu'ils doivent mettre de l'argent à risque. Ce n'est pas le cas actuellement. Nous disons aux producteurs qu'il faut revoir le modèle, qu'ils doivent accepter de libérer davantage de droits pour que TVA soit en mesure de prendre cette exploitation et l'exploiter sur les différentes fenêtres de diffusion. Les gens nous demandent pourquoi nous allons sur Illico sur demande, qui appartient à Quebecor, et pourquoi nous allons sur Canoë, qui appartient à Quebecor? Pourquoi nous allons sur ces fenêtres de diffusion? La vérité, c'est qu'il n'y en a pas d'autres. Il n'y a que Quebecor qui y croit et qui offre ce type d'ouverture.

Quebecor Média, TVA, serait bien intéressés à mettre d'autres émissions sur les services sur demande qui pourraient être disponibles. Si vous regardez comme il faut le système au Québec et au Canada, le fait est que Quebecor Média a développé comme plan d'affaires la notion de croire au contenu canadien. S'il ne mettait pas *Nos étés* sur Illico sur demande, il mettrait comme les autres *Beautés désespérées*, *Perdu* ou *24 heures*; trois séries qui sont sur le système public actuellement.

La présidente : Il me semble que vous avez aussi des réticences avec le fonds, notamment avec le pourcentage de 37 p. 100 alloué aux producteurs indépendants sous licence avec la Société Radio-Canada et il semble que vous aimeriez qu'un fonds Quebecor Média puisse voir le jour pour contribuer à la production canadienne au sein de vos filiales.

Néanmoins, le secteur culturel n'opère pas à l'intérieur d'une logique pure du marché ou de l'entreprise et pour connaître du succès en télévision, il faut parfois savoir prendre des risques et suivre des sentiers battus.

À titre d'exemple, lorsque la Société Radio-Canada a mis en chantier une émission originale et un peu singulière qui s'appelait *La petite vie*, elle a pris un grand risque que les autres réseaux n'auraient peut-être pas pris. Cette émission a connu un grand succès d'auditoire et a été saluée par la critique. Quand un réseau met en chantier une émission de télé-réalité, ayant déjà connu un succès à l'étranger ou une comédie de situation classique, on admet tous qu'il prend un risque qui est, somme toute, calculé. Comment parvenez-vous à réconcilier la logique d'affaires et de gouvernance d'une entreprise privée qui doit tenir compte de ses actionnaires avec les exigences d'un secteur de création, la télévision, où le risque et l'aléatoire jouent souvent un grand rôle?

M. Lampron : Au fond, sur cette question, nous n'avions pas l'intention de soulever une polémique concernant le rôle de la télévision publique. Cela dit, ce que nous avons dit concernant la cohabitation à l'intérieur du Fonds canadien de télévision c'est que cette cohabitation est fondée sur deux ambiguïtés fondamentales. La première, c'est qu'il est établi par la magie du Saint Esprit que Radio-Canada/CBC doit avoir accès à 37 p. 100 des sommes disponibles au Fonds canadien de télévision. Aucun des sénateurs présents à ce comité, pas plus que des députés ou des hauts fonctionnaires, que le président du CRTC n'est en mesure de savoir, aujourd'hui, si CBC/Radio-Canada est suffisamment

adequate? Should it get \$1.1 billion? There is no way to really know, since the public broadcaster has absolutely no way of being accountable. So we objected to that situation.

Second, you are right, Madam Chairman, in saying that, beyond this issue of the 37 per cent, we are uncomfortable with this public-private participation. In particular in the francophone market, we are discussing rules, practices and decisions in connection with programming, but the private sector does not have the same interest and resources as the public sector.

Since we are proposing an opting out system, I do not want to dwell on this matter any further. Since the funding sources are not controlled by anyone, the supposed risks taken by the public broadcasters in a competitive market like Quebec are not accurately measured.

You mentioned *La petite vie* and rightly so. We very much support a strong Radio-Canada. Even more than that, we would rather have a healthy competitor that stays within its own niche than one that tries to take over ours.

They took a risk with *La petite vie*, but they also took risks with other series that were total disasters. The only difference between them and us is that we took a risk with a show like *Nos étés*. And I hope that you are all fans of that show. This is a serious risk, since it is an extremely ambitious series, which is very strong culturally and of high quality. If we get anything under a million viewers for this series, we will lose our shirts, but Radio-Canada will go on to do another series.

The Chairman: You talked earlier about the taskforce set up by the CRTC. How do you see your contribution to the consultation and investigation framework? Can you tell us, for example, what recommendations you would make regarding the board of directors of the CTF? We know that the board is quite large, with 20 members. Is it important to change the structure by reducing the size of the board? How do you see things?

Mr. Lampron: We welcomed the CRTC chairman's decision to proceed quickly in striking a committee. What made us happiest about the CRTC chairman's decision was the acknowledgement that there was no time to re-invent the wheel on this issue. We needed a decision here and now because the market is changing as we speak.

bien doté de l'argent qui lui est confié en fonction du mandat qu'il exécute. Le milliard de dollars ou presque, mis à la disposition de la société, est-il suffisant? Devrait-il être plutôt de 1,1 milliards de dollars? Il n'y a aucun moyen de le savoir comme il faut parce que cette société échappe à toute espèce de capacité de quelques intervenants que ce soit de rendre des comptes. Donc, on s'est objecté à cette question.

Sur le deuxième aspect, à l'intérieur du Fonds canadien de télévision, au-delà de la question du 37 p. 100, vous avez raison, madame la présidente, de dire que cela crée une cohabitation dans laquelle nous sommes mal à l'aise. En particulier sur le marché francophone, nous voici à discuter des règles, des usages et des décisions qui sont liées à des programmations, alors que les intérêts et les moyens du secteur privé ne sont pas les mêmes.

Comme on propose un désengagement concernant le Fonds canadien de télévision, je ne veux pas plaider plus longtemps sur cette question. Comme les sources de financement ne sont pas contrôlées par qui que ce soit, les supposés risques pris par la société publique dans un marché concurrentiel comme celui du Québec sont des risques non mesurés correctement.

Vous avez indiqué avec raison *La petite vie* et on est des chauds partisans du Radio-Canada fort. On aime mieux avoir un concurrent en bonne santé qui reste sur son créneau, qu'un concurrent qui vient essayer de grappiller à l'intérieur de notre créneau.

Ils ont pris un risque avec *La petite vie*, mais ils ont pris des risques avec d'autres séries qui sont des catastrophes absolues. La seule différence avec nous, c'est qu'on en prend des risques; on a pris un risque avec une émission comme *Nos étés*. Et j'espère que vous en êtes des adeptes. C'est un risque sérieux, parce que c'est une série extrêmement ambitieuse, qui est culturellement très forte, qui a toutes les qualités, et en bas d'un million d'auditeurs pour cette série, on mange notre chemise, mais Radio-Canada en font une autre.

La présidente : Vous avez parlé tantôt du groupe de travail mis sur pied par le CRTC. Comment envisagiez-vous votre contribution dans le cadre de la phase de consultation et d'enquête de ce groupe de travail? Pouvez-vous nous éclairer sur les recommandations que vous souhaiteriez voir mise en place sur le plan du conseil d'administration du fonds par exemple? On sait que la taille de ce conseil d'administration est importante, 20 personnes y siègent. Est-il important de réduire la taille du conseil sur le plan de la structure? Comment voyez-vous les choses?

M. Lampron : Pour ce qui est du comité formé par le CRTC, nous avons salué la décision du président du CRTC de le faire vite. Ce qui nous a le plus réjoui dans la prise de décision du président du CRTC, c'était de reconnaître qu'il n'y avait pas de temps pour refaire l'ensemble du monde sur cette question. C'est maintenant qu'on a besoin d'une décision parce que c'est maintenant que le marché est en train d'évoluer.

We offered our assistance and made a proposal to the CRTC which, in all respects, is exactly what I just referred to. We did not want to get involved in the management of the Canadian Television Fund because our proposal is in fact to get out of it.

As far as the design of the Canadian Television Fund is concerned, we do not believe any change to it would be sufficient to meet the needs I described earlier, and we believe that the fund, given all the privileges it provides to the various people sitting on its board in a conflict of interest situation, will never be in a position to offer TVA, or for that matter any other members of the group, the additional financial resources it so urgently requires.

This has all been said in the past, and I reiterate it now, and I can say this more forcefully than most because I had two years experience on the Canadian Television Fund's board of directors: There is a serious problem with representation, governance and decision making in this organization. Whether you have been on the board or not, this governance problem is the root cause of the continuation of what I call the status quo. Whatever angle you are coming from, you realize that the current representation is such that it is virtually impossible to move past the status quo of privileges that the individuals concerned will surely fiercely defend. Now, since the principle of achieving a consensus necessarily trumps all else, after all these people are there to agree — God forbid that you should indulge in the practice of being in disagreement — consensus reigns supreme at the Canadian Television Fund, and any consensus is bound to result in the preservation of the privileges enjoyed by the individuals concerned.

Senator Dawson: We had the opportunity, Mr. Lampron, of meeting with representatives from the Canadian Television Fund, and we asked them a number of questions concerning governance and that indeed became clear to us.

I would like to take a step back and think about the reason we are holding this committee meeting. I am referring to the slightly dramatic steps taken by both Shaw and yourselves, and it is perhaps a little unfortunate that this had to happen to cause it. In some ways we are similar, the rationale behind striking such a committee was based on the belief that somebody needed to take action, and even though the CRTC decided to move ahead with studying this issue, we still wanted to give you the opportunity, that is to both you and the other stakeholders, to make your point of view known.

We heard, among other things, that the APFTQU was aggressive in its approach to you. This begs the question, how are you going to work together after such a major spat.

The other place, as it is commonly called, has a mandate to study Radio-Canada and, in all likelihood, we will also be taking a close look at what is going on, because the questions you are asking about funding and about Radio-Canada's role are the same questions we are asking ourselves here. We believe that the substantive debate must also focus on Radio-Canada.

On a offert notre collaboration et la proposition que nous avons fait valoir au CRTC est très exactement celle que je viens d'évoquer. On n'a pas voulu intervenir sur la gouvernance du Fonds canadien de télévision parce que notre proposition est d'en sortir.

Nous croyons que, dans sa constitution comme telle, il ne pourra jamais être rénové pour satisfaire aux besoins que je vous ai décrits et nous croyons que le fonds, compte tenu de tous les privilèges qu'il a à répartir entre les différentes personnes qui se retrouvent à son conseil par conflit d'intérêts, ne pourrait jamais satisfaire à l'urgent besoin de fonds neufs que peut avoir TVA et l'ensemble des composantes du groupe.

On l'a déjà dit par le passé, je le répète et je peux le dire avec plus de force que d'autres parce que j'ai eu cette expérience de deux ans au conseil d'administration du Fonds canadien de télévision : il y a un sérieux problème de représentation de gouvernance, de prise de décision dans cette organisation. Qu'on en soit ou pas, ce problème de gouvernance est à l'origine du déploiement de ce que j'appelle le statu quo. Analysez-le comme vous le souhaitez, vous verrez que, de la façon dont la représentation y est faite, il est quasiment impossible de sortir du statu quo des privilèges que chacun des gens vont défendre avec acharnement. Et comme c'est la règle du consensus qui doit de toute façon primer, car ces gens-là sont là pour s'entendre — contrairement au bonheur que vous pouvez avoir parfois d'être en désaccord — au Fonds canadien de télévision, il faut que cela se termine par un consensus, et le consensus ne peut intervenir que sur le maintien des privilèges de ceux qui y sont.

Le sénateur Dawson : On a eu l'occasion, monsieur Lampron, de rencontrer le Fonds canadien de télévision, on leur a posé des questions concernant la gouvernance et cela devenait clair pour nous.

Je voudrais revenir un peu en arrière sur ce qui a provoqué la tenue de ce comité, à savoir les gestes un peu dramatiques, tant de Shaw que de vous, et c'est peut-être un peu malheureux que cela ait pris cela. Nous sommes un peu comme vous, la raison pour laquelle nous avons formé ce comité, c'était parce qu'on croyait que les gens devaient agir. Et malgré le fait que le CRTC a décidé d'aller de l'avant et de l'étudier, on voulait quand même vous donner l'opportunité, à vous et aux autres intervenants, de pouvoir vous faire entendre.

Parmi les choses qu'on a entendues, on a pu voir une agressivité de l'APFTQ à votre égard, ce qui me fait me poser la question de savoir comment vous allez pouvoir travailler ensemble après que de si gros mots ont été dits de part et d'autre.

En ce qui concerne Radio-Canada, l'autre Chambre, comme on l'appelle communément, a le mandat de l'étudier et nous allons certainement, nous aussi, regarder attentivement ce qui se passe, car les questions que vous posez concernant le financement, concernant le rôle de Radio-Canada, on se les pose ici. On croyait vraiment que ce débat sur le fonds devait aussi porter sur Radio-Canada.

Our main concern is that the money be invested; this is the very reason why a former communications minister got the Canadian government to make a joint contribution with the license holders. So, just from listening to you, you still seem willing to make a contribution. We would like a slightly more objective committee involved so that you are not deciding alone where the money goes, regardless of your dissatisfaction with the fund in its current form. I can see that you still think that the best formula is the Quebecor Fund but do you think you will ever be open, in your discussions with the CRTC, to the development of a fund allocation decision-making process, which would include government input, and would you be prepared to reconsider the reinstatement of a funding program?

Mr. Lampron: In response to your first question, you have indeed raised an important point about how difficult it seems to be to have discussions based on facts about the fund with the association representing the producers. Now, I cannot say whether or not they are capable of this, but it is a problem for us and makes it impossible for me, personally, to stay calm and collected because this type of attitude is indeed very troubling.

Furthermore, I sent a letter to my friend, the president of the association, basically saying that we know that we should and must get along, as individuals, with the producers and that there needs to be at least some good faith when it comes to the association. Now, a modicum of good faith would involve saying, for example: "yes, we acknowledge that Quebecor wants more money ploughed back into the system and that there would be more production," et cetera, rather than coming to you and saying: "Quebecor's proposal will result in thousands of people losing their jobs." This is indeed a problem that we do hope to resolve, and we are attempting to resolve it through an open dialogue.

The second point you made which is both more important and more troubling to me was your question about potential compromises. I get the sense based on your question that you are slightly uncomfortable with the idea that it would be left up to Quebecor to decide how to use its money. I would just like to come back to one point; under our proposal, if you interpret it correctly, money will not be taken away from anybody. We are simply saying that we do not want any contributions channelled into the same system that currently exists. We want the money to be used more effectively and only on independent productions with any partners who want to come on board.

There is nothing unreasonable about saying that by virtue of Quebecor's overall profitability, we want to reinvest in programs which will help us get the very best out of our sector.

If we were to tackle the inner workings of the fund, we would find a whole slew of conditions which may not be acceptable in the eyes of, as I said before, all the stakeholders involved. As far as the types of programs are concerned, we understand that there is a public policy to meet the needs of certain specialized channels, certain public television stations, for example, to

Le premier objectif est que l'on veut que de l'argent soit investi; c'était la raison même pour laquelle un ancien ministre des communications avait créé une participation du gouvernement canadien conjointement avec les détenteurs de permis. Donc, déjà, à vous entendre, vous êtes toujours prêt à contribuer. Au-delà de le faire par vous-même et du fait d'être insatisfait du fonds actuel, on voudrait quand même qu'il y ait un comité un peu plus objectif que lorsque vous décidez par vous-mêmes à qui va l'argent. Je comprends que vous pensez encore que la meilleure formule est le fonds Quebecor, mais est-ce qu'il y aura éventuellement, dans vos discussions avec le CRTC, une ouverture pour voir, si on est capable d'arriver à un processus de décision pour l'allocation des fonds, incluant la partie de l'État, si vous seriez prêts à reconsidérer la réintégration d'un programme de financement?

M. Lampron : Pour votre première question; vous soulevez effectivement un problème de fond quant à la possibilité qui semble être extrêmement difficile d'avoir des discussions basées sur les faits et sur le fond avec l'association qui représente les producteurs. Je ne veux pas juger de cette capacité, mais cela nous pose un problème et cela m'empêche, personnellement, de voguer sur des eaux tranquilles, car effectivement c'est extrêmement troublant, cette attitude.

J'ai d'ailleurs envoyé une lettre à mon ami le président de l'association pour lui dire en gros : entre les producteurs et nous, sur une base individuelle, on sait qu'on doit s'entendre et qu'on devrait s'entendre, et il y a un minimum de bonne foi lorsque cela se met au niveau de l'association. Un minimum de bonne foi consisterait à dire, par exemple : « oui nous reconnaissons que Quebecor veut mettre plus d'argent dans le système et qu'il y aura plus de production », et cetera, plutôt que de se présenter devant vous et dire : « la proposition de Quebecor va se traduire par des milliers de pertes d'emplois ». On a effectivement un problème qu'on espère résoudre, et on essaie de le faire en appelant au dialogue.

Le deuxième point qui me paraît plus troublant, plus important, c'est votre question concernant les compromis éventuels. Je sens dans votre question que vous êtes un peu mal à l'aise avec cette idée que Quebecor déciderait de l'utilisation de son argent. Je voudrais juste revenir sur un point; dans notre proposition, si vous l'analysez correctement, on ne retire d'argent à personne. Pour les contributions qui étaient faites, on dit simplement qu'on voudrait ne pas les envoyer dans le même canal que celui qui était là. Cet argent, on veut l'envoyer pour qu'il soit plus efficace et il ne sert qu'à faire de la production indépendante avec tous les partenaires qui voudront bien le faire avec nous.

Il n'y a pas de caractère déraisonnable à dire, à partir de la rentabilité générale de Quebecor, que nous allons réinvestir dans les programmes qui vont convenir le mieux à la meilleure exploitation possible.

Revenir à l'intérieur du fonds supposerait de trouver à l'intérieur de ce fonds toute une série de conditions qui peuvent ne pas être acceptables aux intérêts, encore une fois, de tous les partenaires présents. Pour ce qui est du genre de programmes, on comprend qu'il y ait une politique publique pour satisfaire les besoins de certains canaux spécialisés, de certaines télévisions

produce children's programs TVA, because of the type of competition which has developed in the system, will not systematically finance children's programs, for reasons I am sure you will understand. They are going to want to focus their investment on the types of programs which have made Quebec television as successful as it is. They are going to put money into dramas, TV series; they have said this, they are going to invest in films, and in whatever has the greatest potential to succeed.

I said it before: You need to understand that our game plan is going to logically help the entire system. But I will say it again; taking us out of the fund will mean the fund will have additional leverage totalling \$4 million.

Senator Dawson: I cannot see why you would not want to benefit from the \$100 million which is in the envelope the government is proposing. Given that you have both a vertical and horizontal structure, you are entitled to go it alone. Unfortunately, not all licence holders are able to do so. And if we as legislators were to let everybody go their separate ways, at the end of the day, there would only be a small pool of money left and no one would want to invest in children's programs.

Now that the fund has been set up and is being supported, nobody is satisfied with the way it is working, and I am not asking you to be satisfied. But if the big players like you opt out and the fund gets too small, I would be fearful that Canadians would no longer have access to television productions which have shown in the past they deserve encouragement, in other words, that the government had every reason in the world to invest in them.

Mr. Lampron: You are correct. You know, we asked ourselves that same question too. In fact, if that scenario were true, then legitimately, any and every public stakeholder would be responsible for this. It is because we were concerned that we thought about the conditions that might be acceptable to everyone in the system in order to be able to opt out.

So, after reviewing the conditions, we informed the CRTC that we did not want opting out to be the easy answer for any stakeholder. Would any other distributor in Canada agree to pay 50 per cent more than the amount set out in the current rules? How would this benefit him? Would any distributors other than TVA be willing to contribute additional funding given all its obligations? Let us be realistic. The system is set up to ensure that the public support related to the Canadian Television Fund helps all the parties meet their obligations. No more, no less.

When you look at how the system works, TQS, which you are very familiar with — to use examples within the Quebec market only — is meeting its obligations, more or less. TQS has not anticipated having to pay additional amounts in excess of the amount currently set out under the current rules.

publiques, par exemple de faire des émissions pour enfants. TVA, à cause de la nature de la concurrence qui s'est développée dans le système, ne financera pas systématiquement des émissions pour enfants, pour des raisons que vous comprenez. Ils vont vouloir concentrer leur argent dans les émissions qui font la nature du succès de la télévision québécoise. On va investir dans les dramatiques, dans les séries de télévision; on l'a dit, on va investir dans le cinéma, dans ce qu'on pense qui aura le plus grand potentiel de succès.

Je me répète, il faut comprendre que notre plan de match, par voie de conséquence, bénéficie à l'ensemble du système. Mais je vous le répète, en nous retirant du fonds nous laissons au fonds une capacité d'agir qui est de quatre millions de dollars supplémentaire.

Le sénateur Dawson : Je ne vois pas pourquoi vous vous empêchiez de participer aux 100 millions de dollars, ce qui est dans l'enveloppe de ce que le gouvernement fait. Étant donné que vous avez une structure à la fois verticale et horizontale, vous avez le droit de pouvoir le faire vous-même. Malheureusement, ce n'est pas tous les détenteurs de licence qui peuvent le faire. Et si nous, en tant que législateurs, on laisse aller tout le monde, à la fin il restera juste un petit pot et personne ne va vouloir investir dans les programmes pour enfants.

Au moment de la création du fonds et du soutien du fonds, personne n'est satisfait de la façon dont cela fonctionne et je ne vous demande pas d'être satisfait. Mais si les gros comme vous se retirent et qu'à la fin le fonds est trop petit, j'ai peur que les Canadiens perdent un accès à une production télévisuelle qui a prouvé dans le passé qu'elle méritait d'être encouragé et que le gouvernement avait toutes les raisons au monde d'investir.

M. Lampron : Vous avez raison. Vous savez, nous nous sommes aussi posé la question. Effectivement, si ce scénario devait s'appliquer, légitimement, la responsabilité de n'importe quel intervenant public serait de s'en préoccuper. C'est parce qu'on s'en est préoccupé qu'on est arrivé à réfléchir sur les conditions qui pourraient être acceptables dans l'ensemble du système afin de pouvoir se désengager.

Donc, suite à l'examen des conditions, nous avons informé le CRTC qu'on ne voulait pas que le désengagement soit la solution facile pour quelque intervenant que ce soit. Existe-t-il un autre distributeur au Canada qui accepterait de déboursier une somme supplémentaire équivalente à 50 p. 100 de plus que ce que les règles actuelles lui imposent? Quel intérêt retirerait-il de cela? Existe-t-il des diffuseurs autres que TVA qui seraient prêts à contribuer pour des sommes supplémentaires à toutes les obligations qui lui sont faites? Soyons réalistes. Le système est construit pour que le soutien public lié au Fonds canadien de télévision supporte les uns et les autres dans le respect de leurs obligations. Pas plus, pas moins.

Lorsque vous observez les mécanismes du système, TQS — pour prendre juste les exemples sur le marché québécois —, que vous connaissez bien, il respecte ses obligations, à peu près. TQS n'a pas prévu déboursier des sommes supplémentaires excédant ce que les règles actuelles imposent.

The Astral channels, which are very successful, are not relying on Canadian content as such to ensure their success. They are fulfilling their obligations and the Canadian Television Fund is sufficiently well endowed to ensure satisfaction in this area.

If, for example, Bell ExpressVu accepts to imitate Quebecor, we should realize what this would mean for the system since many more millions would necessarily go towards a much broader broadcasting capacity, since the integration capacity is not the same, as well as what this would mean for everything else.

We are seeing stakeholders opt out. The latest decision made was to forego \$100 million. This is public money. Why forego \$100 million? Listen, it is impossible to simultaneously talk out of both sides of your mouth, we should consider the funding we should be putting into the system as an investment in our future and the \$100 million comes with a number of general collective conditions, which make us forego it even if, for the TVA and the group, it costs us an additional 11 or 12 million per year in order to be able to fulfil, in particular, TVA's obligations.

[English]

Senator Munson: We all know the backdrop to this situation of withdrawing payments. You were then nudged back in to resume the monthly payments to the Canadian Television Fund after the chair of the CRTC and the minister spoke. Tonight you are telling us that Quebecor Media Inc. no longer has confidence in the Canadian Television Fund. What is your plan? Do you plan to stop paying again?

Mr. Lampron: That is not our plan. The fact is that we have made this very positive proposal to the CRTC, and we will await the reaction of the CRTC and the task force that has been put in place.

We will see what happens. We do not know yet what the proposals are, but our commitment for Canadian content is, as I said, more than the normal expectations made by the group. We are looking for a positive response to our very positive proposal.

Senator Munson: I know this is hypothetical, but if you do not have that response, there is still the regulatory body.

Mr. Lampron: It is not for me to say to a politician that it is very difficult to answer a hypothetical question.

Senator Munson: Is this just a hypothesis, then, from the Association des Producteurs de Films et de Télévision du Québec when they told us that there would be a 60 per cent loss of jobs in the industry? They told us that the withdrawal of payments by giants like yourselves would mean a loss of 8,500 jobs in Canada and 2,500 jobs in Quebec. Is that not true?

Mr. Lampron: I do not know if there is a punishment for someone to say —

Les chaînes Astral, qui ont un grand succès, ne misent pas sur le contenu canadien comme tel pour bâtir leur succès. Ils respectent leurs obligations et le Fonds canadien de télévision est suffisamment bien doté pour pouvoir satisfaire à cette question.

Si Bell ExpressVu, par exemple, acceptait d'imiter Quebecor, nous devons réaliser ce que cela représenterait à l'intérieur du système comme millions supplémentaires qui s'en iraient nécessairement vers une capacité de diffusions plus élargie, puisque la capacité d'intégration n'est pas la même, et ainsi de suite pour l'ensemble des choses.

Il s'agit d'une situation de désengagement. La dernière décision qu'on a prise a été de renoncer aux 100 millions. C'est de l'argent public. Pourquoi renoncer aux 100 millions? Écoutez, on ne peut pas parler des deux côtés de la bouche en même temps, nous devons considérer que ces sommes que nous mettrions dans le système seraient vraiment un investissement dans notre déploiement et le 100 millions est assorti d'un certain nombre de conditions collectives générales qui nous fait y renoncer, même si cela nous coûte, au niveau de TVA et du groupe, cette obligation de mettre 11, 12 millions de plus par année pour pouvoir, je dirais, respecter en particulier les obligations de TVA.

[Traduction]

Le sénateur Munson : Nous connaissons tous l'historique de la cessation des paiements. Vous avez eu un petit coup de pouce pour reprendre les paiements mensuels au Fonds canadien de télévision, après un entretien entre le président du CRTC et la ministre. Aujourd'hui, vous nous dites que Quebecor Media Inc. ne fait plus confiance au Fonds canadien de télévision. Qu'est-ce que vous comptez faire? Cesser à nouveau les paiements?

M. Lampron : Non, ce n'est pas ce que nous comptons faire. En fait, nous avons fait au CRTC une proposition très positive et nous attendrons la réaction du CRTC et du groupe de travail qui a été constitué.

Nous verrons ce qui se passera. Nous ne savons pas quelles sont les propositions mais, comme je l'ai dit, notre engagement envers le contenu canadien va plus loin que les attentes habituelles du groupe. Nous attendons une réponse positive à notre proposition très positive.

Le sénateur Munson : Je sais que la question est hypothétique, mais si vous n'obtenez pas cette réaction, il y a toujours l'organisme de réglementation.

M. Lampron : En tant que politicien, vous savez parfaitement combien il est difficile de répondre à une question hypothétique.

Le sénateur Munson : Quand l'Association des producteurs de films et de télévision du Québec nous dit qu'il va y avoir 60 p. 100 de perte d'emplois dans le secteur, est-ce uniquement une hypothèse? Selon eux, la cessation de paiements de géants comme votre groupe se traduirait par la perte de 8 500 emplois au Canada et 2 500 au Québec. N'est-ce pas le cas?

M. Lampron : Je ne sais pas s'il y a une sanction quand quelqu'un dit...

[Translation]

— any old thing before such an important committee as this? I do not know whether this exists, but you can appreciate what I am saying. It makes no sense! How could we lose jobs by putting \$107 million on the table? Come on! We can disagree, we can have a completely different vision of the organization, among other things, but I fail to understand this.

This is an important association but with all due respect, I fail to understand how it can dare come before you, without losing any credibility, and say that Quebecor's proposal will cause job losses.

[English]

Senator Munson: This is the same pool, then, of producers, screenwriters, directors and artists. You want to draw from that same pool into your fund, right? Would these be the same 2,500 independent producers and directors they are talking about in Quebec, and you would draw from that pool to go into your \$109-million fund?

Mr. Lampron: No, there are two things. First, we have said again, yes, we need to continue to work along with the independent producers. The only reason we want to continue to work very closely with the producers and the independent producers in general is because they can bring us the best ideas that we need in order to broadcast the best shows in the world. As long as those producers are able to continue to offer us the kind of product we really need, then we will continue to negotiate with them for the best conditions possible.

There is a lot of competition out there for quality programming. When a producer comes to TVA with a good idea, with the proper actors that we want to have in the show and a good director, this producer has the choice to say, "Look, if you are not interested, Radio-Canada and others may be interested in the same kind of show." We do not want to lose them, and that is why there is fair negotiation in the end.

We do not want to be in the situation of not being able to negotiate with the producer the rights and the capacity for us and for them in order to achieve the objective that I spoke about.

We have another problem with the artists, et cetera, not only within the fund but with the way it is organized in our beautiful country. The fact is that we have different interests when we speak about the way we deal with rights with the artists in general. As broadcasters, we say that we are the ones who are able to fulfil the best jobs in the market. We can afford the capacity to produce some very important shows with an independent producer, but we want to have the right to put those productions into other platforms.

However, the producer, who is the only one qualified to negotiate with the artist, will say, "Look, my interest is in paying you less at the production level." With respect to what they would want that is right for the other platforms, it is not in our interest to negotiate too hard.

[Français]

... n'importe quoi devant un comité aussi important que le vôtre? Je ne sais pas si cela existe, mais je vous laisse apprécier. Cela n'a pas de bons sens! Comment pourrait-on faire perdre des emplois en mettant 107 millions de dollars sur la table? Franchement! On peut être en désaccord, on peut avoir vraiment une autre vision de l'organisation, et cetera, mais je ne peux pas comprendre cela.

C'est une association importante, mais avec tout le respect, vraiment, oser affirmer devant vous, sans perdre en termes de crédibilité, que la proposition de Quebecor va avoir comme impact de faire perdre des emplois, cela me dépasse.

[Traduction]

Le sénateur Munson : C'est le même bassin de producteurs, de scénaristes, de réalisateurs et d'artistes, alors? Vous voulez puiser dans ce même vivier pour votre fonds, n'est-ce pas? S'agirait-il des même 2 500 producteurs et réalisateurs indépendants du Québec dont on parle ailleurs et puiseriez-vous dans ce vivier pour votre fonds de 109 millions de dollars?

M. Lampron : Non, il s'agit de deux choses différentes. Tout d'abord, nous avons réaffirmé que nous avions besoin de maintenir notre collaboration avec les producteurs indépendants. Pourquoi? Parce que cette collaboration avec les producteurs et les producteurs indépendants nous apportent les meilleures idées que nous puissions obtenir pour pouvoir diffuser les meilleures émissions du monde. Aussi longtemps que ces producteurs seront en mesure de nous proposer le type de produits dont nous avons véritablement besoin, nous continuerons à négocier avec eux pour tâcher d'obtenir les meilleures conditions possibles.

La concurrence est rude, pour la programmation de qualité. Quand un producteur s'adresse à TVA et soumet une bonne idée, avec des acteurs que nous souhaitons voir dans l'émission et un bon réalisateur, le producteur est libre de dire : « Si vous n'êtes pas intéressés, Radio-Canada ou d'autres le seront peut-être. » Nous ne voulons pas perdre ces producteurs et c'est pour cela que la négociation est équitable au bout du compte.

Nous ne voulons pas nous retrouver dans une situation où nous ne sommes pas en mesure de négocier les droits avec les producteurs et la capacité, pour eux et pour nous, car nous voulons atteindre l'objectif que j'ai mentionné.

Quand il s'agit des artistes, et cetera, il existe un problème qui tient non seulement au fonds mais à la façon dont les choses sont organisées dans notre beau pays. À vrai dire, nos intérêts et ceux des artistes, en matière de droits, sont différents. En tant que télédiffuseurs, nous estimons être les mieux placés pour offrir les meilleurs emplois sur le marché. Nous avons la capacité de produire des émissions très importantes avec un producteur indépendant, mais nous voulons avoir le droit de transposer ces productions dans d'autres plates-formes.

Toutefois, le producteur est le seul habilité à négocier avec les artistes, à qui il dit : « Ce qui m'intéresse, c'est de vous payer moins au niveau de la production. » Il n'a pas intérêt à négocier serré pour obtenir ce que nous souhaiterions dans d'autres plates-formes.

[Translation]

The Union des artistes wants to be on friendly terms with the producers with whom it is negotiating. It is a negotiation, but we intervened I do not know how many times with the Producers Association to tell it, when you negotiate with our artists, perhaps you need to negotiate fees in relation to demand, however, we need to be able to negotiate reasonably with artists based on the market's ability to pay the additional royalties related to operations. It is not true that we can pay one-third of an artist's original fee to put a production or a series on a specialized channel that will be watched by 900 people. This is separate from the ability to pay.

Senator Munson: Your position is very simple.

[English]

It is about control. You want to control the money that you spend.

[Translation]

Mr. Lampron: If the word "control" had something to do with our ability to develop the business plan I outlined to you, then yes, it is true. Our real motivation is not so much control but rather to ensure that TVA can continue to invest 90 per cent of its programming to purchase Canadian products and be able, with those productions, to develop those on all platforms — not to control anyone. Otherwise, tomorrow morning, TVA will have to produce fewer television series, fewer Canadian productions and its famous success story we are talking about, which is TVA, would be even more at risk. We do it with reluctance. We were able to fund *Nos étés* this year, but will we be able to fund them next year if we are unable to properly operate it?

Senator Meighen: I am in no way questioning your good faith nor that of Quebecor. You are saying that your proposal has merit given that Quebecor is making a firm commitment to invest \$109 million over the next three years. I am looking at my colleagues around the table, and we have been in politics for quite some time, we have heard many promises, not only by television producers such as Quebecor, but also by other industries where, in return for government subsidies, we are told they will do this or that. This is not always the case. How can we ensure that the investment you are referring to here does indeed happen as promised?

Mr. Lampron: In fact, our word is not good enough. This needs to be controlled. We have proposed putting this money into a fund and, at least two representatives appointed by the CRTC or the government would be responsible for overseeing the use of this fund based on the criteria I outlined. These representatives would ensure that the amounts spent each year are justified in a public report that would be tabled to the CRTC at the end of each

[Français]

L'Union des artistes veut entretenir des relations avec les producteurs qui négocient avec eux. C'est une négociation, mais nous sommes intervenus je ne sais pas à combien de reprises auprès de l'Association des producteurs pour leur dire : lorsque vous allez négocier avec les artistes, peut-être qu'il faut pouvoir négocier des cachets qui sont à la mesure de la demande, cependant, il faut que nous puissions négocier avec les artistes de façon raisonnable selon la capacité du marché de payer les droits supplémentaires qui sont liés avec l'exploitation. Ce n'est pas vrai qu'on peut payer un tiers du cachet original d'un artiste pour mettre une production ou une série sur un canal spécialisé qui rejoint 900 personnes. Cela ne fait pas partie de la capacité de payer.

Le sénateur Munson : Votre position est très simple.

[Traduction]

C'est une question de contrôle. Vous voulez contrôler l'argent que vous dépensez.

[Français]

M. Lampron : Si le mot « contrôle » voulait dire que c'est à propos de notre capacité de développer le plan d'affaires que je vous ai exposé, oui, c'est vrai. Notre vraie motivation n'est pas tellement le contrôle mais d'assurer que TVA va continuer d'investir 90 p. 100 de sa programmation pour acquérir des produits canadiens et être capable, avec ces productions, de pouvoir l'exploiter sur l'ensemble des plateformes — pas pour contrôler qui que ce soit. Si nous ne faisons pas cela, TVA, demain matin, sera forcée de produire moins de séries télévisées, moins de productions canadiennes et sa fameuse réussite dont on parle tant, qui est beaucoup le fait de TVA, sera davantage remise en cause. Ce n'est pas par gaieté de cœur. Nous avons pu financer *Nos étés* cette année, mais serons-nous capable de le financer l'année prochaine si on n'est pas capable de l'exploiter comme il faut?

Le sénateur Meighen : Je ne mets nullement en question votre bonne foi ni celle de Quebecor. Vous dites que le mérite de votre proposition réside dans le fait que Quebecor s'engage fermement à investir 109 millions pour les trois prochaines années. Je regarde mes collègues autour de la table, nous sommes en politique depuis bien longtemps, et nous avons entendu bien des promesses, pas seulement de la part de producteurs de télévision comme Quebecor, mais aussi d'autres industries où, en retour des subventions gouvernementales, on nous dit qu'on va faire ceci ou cela. Ce n'est pas toujours le cas. Comment pouvons-nous nous assurer que l'investissement dont vous faites allusion ici sera réalisé tel que promis?

M. Lampron : Effectivement, personne ne peut nous croire sur parole. Il faut que ce soit contrôlé. Nous avons proposé de mettre cet argent dans un fonds et qu'au moins deux représentants nommés par le CRTC ou le gouvernement auraient pour mission de superviser l'utilisation des fonds en fonction des critères que j'ai exposés. Ces représentants s'assureraient que les sommes dépensées année après année

year. These reports would outline expenditures made, somewhat like we do, for example, for the considerable benefits relating to our obligations. When we acquired TVA, Quebecor committed some \$40 million. Each year, we have to table a report. The good news is that instead of meeting those considerable benefits over a seven-year period, we will probably be able to do so within six years. Unlike in politics, our company benefits from advice of a board of directors that has the ability to ask that every dime be accounted for. In making such a major commitment, the board of directors already knows that a cheque for \$109 million has to be issued. This is already part of the package.

Senator Fox: I am very pleased to have you here with us this evening. You have an impressive resume in support of Canadian and Quebec content both at Telefilm Canada as well as at the Société québécoise de développement des industries culturelles. You may have worked for my wife at one point and benefited from the policies that she implemented.

You talked about the board's commitment to sending a \$109-million cheque. Senator Meighen asked whether, out of that \$109 million, there was a condition of licence for the CRTC.

Senator Meighen: This is in keeping with the sanction.

Senator Fox: Is there another body other than the board of directors that might be tempted to improve its net result in a not-so-good year, that is something I would not wish on you? What obligation do you have to ensure that the \$109 million is paid in both good years and bad?

Mr. Lampron: We would be prepared to agree to the same kinds of terms that the CRTC may issue under such circumstances. Once again, we anticipated this by saying that this independent fund would be administered by a specific board of directors administration and that within this board of directors administration there would be a duty to oversee the fund's use. I do not have a specific answer other than to tell you that we would be prepared to accept the usual terms and conditions from the CRTC to ensure this. It would be difficult to ensure this through a condition of licence because Quebecor is not under the CRTC's jurisdiction. In my opinion, we will have to come up with a formula. This includes money provided by Quebecor. I think that, with the CRTC, if this is the only problem to resolve, that we will be able to do so easily.

Senator Fox: Mr. Bureau put the following question to Mr. Dussault, who appeared before him when he was president of the CRTC, when he had made a promise or commitment: Are you prepared to make this a condition of licence? Obviously, the answer was "yes" and everyone immediately noted that this would be a condition of licence, and it became a condition of licence. I would like you to think more about how to further develop this. As you said, there is a problem. Quebecor

soient justifiées dans un rapport public qui serait déposé au CRTC à la fin de chaque année. Ils feraient état des dépenses qui ont été faites, un peu comme on le fait, par exemple, pour les avantages tangibles auxquels nous sommes obligés. Quand on a fait l'acquisition de TVA, Quebecor s'est commis pour quelque 40 millions. Chaque année, nous devons faire un rapport. La bonne nouvelle c'est qu'au lieu de répondre à ces avantages tangibles sur sept ans, on pourra le faire probablement à l'intérieur de six ans. Dans l'entreprise, contrairement à la vie politique, on a des conseils d'administration qui ont la capacité de demander très sérieusement des comptes. Quand on prend un engagement de cette ampleur, le conseil d'administration sait déjà qu'il y a un chèque de 109 millions qui doit être fait. Cela fait déjà partie de l'ensemble.

Le sénateur Fox : Je suis très heureux que vous soyez avec nous ce soir. Vous avez une feuille de route impressionnante au plan de votre carrière au soutien du contenu canadien et québécois tant à Téléfilm Canada qu'à la Société québécoise de développement des industries culturelles. Vous avez peut-être travaillé pour mon épouse dans le temps et bénéficié des politiques qu'elle avait mises en vigueur.

Vous avez parlé de l'engagement du conseil d'envoyer un chèque de 109 millions. Le sénateur Meighen demandait si, sur le 109 millions, il y avait une condition de licence pour le CRTC.

Le sénateur Meighen : Cela va dans le sens de la sanction.

Le sénateur Fox : Y a-t-il une autre entité que le conseil d'administration qui pourrait être tentée d'améliorer son résultat net dans une année qui n'est pas particulièrement brillante, je ne vous en souhaite pas? Quelle est l'obligation à laquelle vous souscrieriez pour vous assurer que le 109 millions soit versé bon an mal an?

M. Lampron : Nous serions disposés à accepter les obligations usuelles que le CRTC peut émettre en pareil cas d'engagement. Encore une fois, on a devancé cela en disant que ce fonds indépendant aurait un conseil d'administration particulier et à l'intérieur de ce conseil d'administration, un devoir de surveillance dans l'usage. Je n'ai pas la réponse précise sinon que de vous dire que nous serions très certainement disposés à accepter, de la part du CRTC, je dirais les exigences usuelles qui permettraient de s'assurer. Cela pourrait difficilement être par condition de licence parce que Quebecor n'est pas sous la juridiction du CRTC. J'imagine qu'il faudrait imaginer une formule. C'est de l'argent Quebecor qui est commis à l'intérieur de cela. J'imagine qu'avec le CRTC, on va pouvoir, s'il n'y a que ce problème à résoudre, le résoudre avec facilité.

Le sénateur Fox : La question que M. Bureau posait à M. Dussault, qui comparaisait devant lui quand il était président du CRTC, quand il faisait un genre de promesse ou d'engagement, était : êtes-vous prêts à en faire une condition de licence? Évidemment, les gens disaient « oui » et notaient immédiatement que ce serait une condition de licence, et cela devenait une condition de licence. J'aimerais que vous pensiez davantage à la façon de développer la situation. Comme vous

Media is not the licence holder, so, in this respect, there is a problem with the formula.

You impressed me when you talked about opting out, because you are the first person who has testified before a federal committee and who has talked about opting out without compensation, by offering to meet all national standards at the same time. I find this extremely interesting.

When I look at the first page of your presentation, I see the extent to which you subscribe to the major principles of Canadian content and I really like this. I agree with you when you say that the current mechanisms should not be a permanent solution and that we should be prepared to review these mechanisms and see whether we can find better ones. If there are better ones, we should implement them, otherwise we should maintain the old ones.

Initially, you did not talk about this a great deal, but I get the impression there has been a very vigorous exchange between the people at Quebecor and those at Radio-Canada. It was our impression that Quebecor was fixating mostly on Radio-Canada and that it did not like the fact that Radio-Canada was getting funding from Quebecor, and then competing with Quebecor in Quebecor's own market. I notice today that you are not talking about that part. Are you setting aside that position?

Mr. Lampron: We wanted to distinguish between the two issues. One of the issues is related to how the Canadian Television Fund is funded. We referred to Radio-Canada for the sole reason that I mentioned earlier, which was in fact this unease at having to share, with a public institution, funds that were automatically set aside for no other reason than that there is a need and to ensure competitive programming.

To this end, we have always said — and what was true yesterday will be even truer tomorrow — that Radio-Canada's ability to pay for programs funded by the Canadian Television Fund is based, not on the rules that we have to comply with, meaning profitability, but rather on the ability to invest more since the funding comes from different sources.

Ultimately, this has nothing to do with our diatribe on the Canadian Television Fund. Now we are addressing our position with regard to Radio-Canada head on. Pierre Karl Péladeau was careful in his appearance before the parliamentary committee to reaffirm his belief in a public broadcasting system because it ensures that the system is balanced and I think he spoke eloquently on this point.

We have always spoken up, sometimes more strongly than others, which has led to certain debates. This was because we have condemned — historically, and every time we had the opportunity to do so — what we would call Radio-Canada's failures to fulfil its mandate. We have documented this, we have spoken in various forums, stating, for example, that in our opinion, the Crown

dit, il y a un problème. Ce n'est pas Quebecor Media qui est le détenteur de licence, donc il y a un de lâche dans la formule en ce sens.

Vous m'impressionnez quand vous parlez de désengagement, parce que vous êtes la première personne qui vient témoigner devant un comité fédéral et qui parle de désengagement sans compensation, en offrant de rencontrer toutes les normes nationales en même temps. Je trouve cela fort intéressant.

Quand je regarde la première page de votre présentation, je vois à quel point vous souscrivez aux grands principes de contenu canadien et je m'en réjouis. Je suis d'accord avec vous quand vous dites que les mécanismes en place sont des moyens qui ne devraient pas être considérés éternels et que l'on devrait être prêt à regarder les mécanismes dont on dispose et voir si on peut en trouver des meilleurs. S'il y en a des meilleurs, qu'on les change, sinon, qu'on les maintienne.

À l'origine de tout cela, vous n'en avez pas parlé beaucoup, mais j'ai l'impression qu'il y a eu un échange de discours assez musclé entre les gens de Quebecor et ceux de Radio-Canada. On avait l'impression que Quebecor visait surtout Radio-Canada et qu'il n'appréciait pas que Radio-Canada puisse disposer de fonds venant de Quebecor, pour concurrencer Quebecor dans le même marché où ce dernier était en présence. Je trouve aujourd'hui que vous ne parlez pas de cette partie. Est-ce que c'est une position que vous mettez de côté?

M. Lampron : On a voulu isoler les deux problématiques. Une des problématiques est liée au financement du Fonds canadien de télévision. On a évoqué la situation de Radio-Canada dans la seule perspective que je vous ai évoquée tantôt, qui était justement cet inconfort que nous avions de partager, avec une institution publique, des fonds qui étaient automatiquement réservés sans base de calcul autre que l'expression d'un besoin et dans la compétition pour les choix des programmes.

À ce sujet, on a toujours dit — et ce qui était vrai hier sera encore vrai demain — que la capacité de payer de Radio-Canada dans les programmes financés par le Fonds canadien de télévision est basée, non pas sur les mêmes règles auxquelles nous, nous devons être confrontés, qui sont celles de la rentabilité, mais qui était soutenue par une capacité d'investir supérieure dû au fait de différentes provenances de fonds.

Cela n'a rien à voir sur le fonds avec, je dirais, notre diatribe concernant le Fonds canadien de télévision. On aborde maintenant de manière frontale notre position concernant Radio-Canada. Pierre Karl Péladeau avait d'ailleurs bien pris soin dans son intervention devant le comité de la Chambre des communes, d'affirmer sa croyance envers un système de radiotélévision publique fort parce qu'il est à l'origine, si vous voulez, d'un équilibre dans le système et je pense qu'il s'est bien exprimé sur ce point.

Nous sommes toujours intervenus et de façon parfois plus forte que moins forte dans certaines circonstances, ce qui nous a emmenés à des échanges particuliers. C'était, si vous voulez, sur le fait que nous avons dénoncé — historiquement, et à chaque fois qu'on a eu l'occasion de le faire — ce qu'on a appelé les dérapages de Radio-Canada quant à l'exercice de son mandat. Cela, on l'a

corporation did not have the mandate to run American series at peak viewing periods. Not on the Quebec market. We believe that is not right.

We spoke out to say that it was not part of Radio-Canada's mandate, that it had other responsibilities than to show American films. We said that Radio-Canada had no business competing with TVA during the day and to pay hosts two, three or four times the salary paid by the competition.

Senator Fox: You have given many examples, but I think that your examples speak more to the nature of the services provided by Radio-Canada and that they do not really have anything to do with how the fund is used. I hope they will not try to use money from the fund to produce American series!

Mr. Lampron: One of the major difficulties we had with how the fund is managed had to do with this kind of problem. It is true that it is somewhat unrelated and yet, we want Radio-Canada to stay within its mandate. We believe that this is the area in which it excels and that instead of trying to imitate TVA at the expense of what it does well, it should focus on its strengths, and then perhaps Radio-Canada would see better results. We spoke out about this.

You need to understand, however, that given the amount of money the corporation decides to allocate to productions funded by the Canadian Television Fund, since there are no controls, which allows the corporation to do so, not only in competition with us — and we can live with competition from Radio-Canada — but with all broadcasters, and we say that the system, which fails to ensure accountability, allows it to use funds however it wants, which distorts the relationship.

Senator Fox: I think this has much more to do with the controversy between Radio-Canada's role and its programming, its policy of seeking advertising revenues from the market and private television in Quebec. I think that another parliamentary committee is reviewing Radio-Canada's role. It is an interesting discussion.

One example cited by previous witnesses is that, regarding the fund, TVA or Quebecor Media have absolutely nothing to complain about since, in good times and bad, good year, bad year, you pay X number of millions into the Canadian Television Fund and you get X and Y from it — and I am not saying that this justifies it but I would like to have your reaction. I do not want to play with words but some people do not want to admit that they have access to the fund, when ultimately, they do have access to it through private producers. People

documenté, nous sommes intervenus sur plusieurs tribunes, affirmant par exemple qu'à notre avis, il n'était pas du mandat de la société d'État de mettre, en heures de grande écoute, des séries américaines. Pas sur le marché du Québec. On considère que ce n'est pas vrai.

Nous sommes intervenus pour dire que cela ne faisait pas partie du mandat de la Société Radio-Canada, qu'il y avait autres choses à faire dans la vie que de mettre des films américains. On a dit que la Société Radio-Canada n'avait pas d'affaires à concurrencer TVA à l'intérieur de la zone de jour pour payer des animatrices deux, trois ou quatre fois le salaire énormément payé par la concurrence.

Le sénateur Fox : C'est un grand nombre d'exemples, mais j'ai l'impression que vos exemples sont plutôt un débat sur la nature des services de Radio-Canada et qui n'ont pas vraiment grand-chose à faire avec l'utilisation du fonds. J'espère qu'ils ne vont pas chercher de l'argent dans le fonds pour produire des séries américaines!

M. Lampron : Une des grandes difficultés qu'on a eues dans la gestion avec le fonds, c'était justement dans cette sorte d'amalgame. C'est vrai que c'est un peu de côté et encore une fois, on aime quand Radio-Canada reste dans son mandat. On considère que c'est dans cette sphère qu'ils sont les meilleurs et que s'ils ne dérapaient pas au niveau de l'information pour essayer de faire du « sous-TVA » plutôt que du bon Radio-Canada, ils auraient peut-être de meilleurs résultats. Nous sommes intervenus.

Mais comprenez que le montant d'argent que la société décide d'affecter pour venir déclencher des œuvres financées à l'intérieur du Fonds canadien de télévision, comme il n'y a aucune espèce de mécanisme de contrôle là-dessus, ce qui permet à la société de le faire, pas seulement en concurrence avec nous — on est capable de vivre la concurrence avec Radio-Canada —, mais avec l'ensemble de tous les radiodiffuseurs, on dit que le système, n'ayant pas la capacité de demander des comptes, leur permet d'utiliser des fonds comme bon leur semble, ce qui vient déformer la relation.

Le sénateur Fox : Il me semble que cela relève beaucoup plus d'une polémique entre le rôle de Radio-Canada et sa programmation, sa politique d'aller chercher des revenus publicitaires dans le marché et la télévision privée au Québec. Je pense qu'il y a un autre comité parlementaire qui examine à nouveau le rôle de Radio-Canada. C'est une discussion intéressante.

On nous a donné comme exemple, au cours de témoignages antérieurs, que dans le fond, TVA ou Quebecor Media n'ont absolument aucune raison de se plaindre puisque bon an mal an, dans le Fonds canadien de télévision — je ne prends pas cela comme justification, mais j'aimerais avoir votre réaction —, vous versez X millions et que vous en retirez X plus Y. On ne peut pas dire qu'à Radio-Canada — et je ne veux pas jouer sur les mots — certains ne veulent pas dire qu'ils ont accès au fonds, mais dans le fond, ils y ont accès par l'intermédiaire de producteurs

are using semantics to say that they do not have access to it. In fact, you are not penalized because Radio-Canada has access to the fund.

Mr. Lampron : Now I understand your question. You are right when you say that TVA would get more funding than Vidéotron contributed, and that is why I said that in opting out, we are leaving three or four million on the table. It is also true that, specific and exclusive reference to money, to what Radio-Canada got, is not the biggest issue. Perhaps I am repeating myself, but the problem is the arbitrary decision that Radio-Canada would get 38 per cent of the fund. Why 38 per cent? Why not 37 or 35? It is just that this is how it has always been done and it is now over a five-year period rather than a three-year period in order to ensure that Radio-Canada and CBC can get this 38 per cent. We have spoken publicly about this often.

Should it be more or less? If it was less, we would not have gotten more, and if it was more, we would have gotten less. But it was done on that basis. And on top of that, in all the criteria, when we were sitting at the same table, the criteria would apply to public television in a different way than to from private television. It was in that sense.

Let me reiterate our basic complaints regarding the Canadian Television Fund have little to do with the controversy we find ourselves in with Radio-Canada and a lot to do with governance and what I was describing to you earlier.

Senator Fox : In reading your brief and listening to your answers, I believe that even if the people from Radio-Canada were here in the room beside you, everyone would subscribe to the principle by which we want an audiovisual sector in Canada that allows for the development of quality Canadian content.

I think everyone agrees with that proposition. Second, I think everyone would agree with the idea of a strong public radio that is fully involved in the work of public television in Canada.

One way to achieve this over the years, and you have been part of it, our chair as well, is to try and develop an independent production sector in Canada. Do you still subscribe to this principle and how is this principle to be complied with within the Canadian Television Fund if all of your productions are done internally by JPL Productions?

Mr. Lampron : First of all, concerning the fiction that we could do all our production, as such, internally at TVA, the result would be that we would pay too much for such an idea. It is not our intention to do so. That is not what we said.

Senator Fox : Was that not the case historically?

Mr. Lampron : Yes, except that it is not possible to go back in time. In TVA's current situation, there is only one drama series that is being produced and it is drawing to an end, and that is *Poupées Russes*. We are under obligation to the CRTC to turn to

privés. C'est de la sémantique de dire qu'ils n'ont pas accès. Effectivement, vous n'êtes pas pénalisé par le fait que Radio-Canada a accès au fonds.

M. Lampron : Je comprends mieux votre question. Vous avez raison quand vous dites que TVA retirerait plus du fonds que Vidéotron y contribuait, et c'est la raison pour laquelle je disais qu'avec notre désengagement, on laisse trois ou quatre millions sur la table. C'est vrai aussi que s'agissant spécifiquement et exclusivement de questions d'argent, que ce qui était donné, si vous voulez, à Radio-Canada, ce n'est pas le plus gros problème. Ce sur quoi on en a — et je me répète peut-être —, c'est sur l'établissement, je dirais, arbitraire, du fait que c'est 38 p. 100 du fonds qui est nécessaire pour Radio-Canada. Pourquoi 38 p. 100? Pourquoi pas 37 ou 35? Cela a été simplement une règle de calcul historique et on s'est assuré de la mettre sur cinq ans plutôt que sur trois ans pour être sûr que Radio-Canada, CBC puissent avoir le fameux 38 p. 100. C'est sur ce point qu'on est beaucoup intervenu.

Est-ce que cela devrait être plus ou moins? Si c'était moins, on en aurait eu plus, et si c'était plus, on en aurait eu moins. Mais c'était sur cette base. Et en plus, dans tous les critères, quand on était assis à la même table, les critères seront supportés par la télévision publique d'une manière différente que la télévision privée. C'était dans ce sens.

Je me répète, nos récriminations fondamentales concernant le Fonds canadien de télévision ont peu à voir avec cette polémique que nous engageons avec Radio-Canada et beaucoup à voir avec la gouvernance et ce que je vous ai décrit tantôt.

Le sénateur Fox : En lisant votre mémoire et en écoutant vos réponses, je pense que même si les gens de Radio-Canada étaient dans la salle à côté de vous, tous souscriraient au principe qu'on veut avoir un secteur de l'audiovisuel au Canada qui permet le développement d'un contenu canadien de qualité.

Je pense que tout le monde est d'accord avec cette proposition. Deuxièmement, je pense que tout le monde serait d'accord avec le concept d'une radio publique forte et qui occupe pleinement les fonctions d'une télévision publique au Canada.

Un des moyens pour y arriver, au cours des années, vous-même y avez participé, notre présidente également, c'était de tenter de développer le secteur de la production indépendante au Canada. Est-ce que vous souscrivez encore à ce principe et comment ce principe pourrait-il être respecté à l'intérieur du Fonds canadien de télévision si vous faites toutes les productions par JPL à l'interne?

M. Lampron : D'abord, concernant cette fiction selon laquelle on pourrait faire toute la production, comme telle, à l'intérieur de TVA, la conséquence serait qu'on paierait trop cher pour cette idée. Ce n'est pas notre intention. Ce n'est pas ce qu'on a dit.

Le sénateur Fox : Historiquement, est-ce que ce n'était pas le cas?

M. Lampron : Oui, sauf que, on peut bien vouloir retrouver sa jeunesse mais elle est partie. Dans le cas actuel de TVA, il y a une seule série dramatique qui est produite et elle prend fin, c'est les *Poupées Russes*. Nous avons des obligations envers le CRTC de

independent production, and we will meet those commitments. Once again, this so-called threat to the survival of independent production is not a reflection of our intentions.

I will step back from my role at Quebecor; you are right to say that I spent a good part of my life in defending the creation of an independent production system. I believe I am part of the team that devised the tax credit point formula which, today, is used across the country, et cetera.

I continue to believe that, indeed, as is the case almost everywhere in the world where there is a healthy situation, independent production still remains a major force. As someone who has contributed so much to the development of this system — we worked on a lot of shows together — I am prepared today to question a certain number of achievements because of market development. I think that producers today are perfectly able to negotiate conditions that will allow them to be successful. Today, we have producers who have developed the know-how, who have the ability and who are there. We should re-establish a real ability to negotiate with these producers.

Today, we can say to producers: “We have a choice; either you stabilize all production for reasons that may be obvious and you will be paid properly pay for the work that you do, or you believe as we do that this production has an opportunity to go beyond the usual broadcast network, you invest either your ideas, or your cash, and in exchange for that we will share the rights.” In Canada today, I think that one of the solutions is to go back to the position that, in any case, internal independent production capacity no longer exists anywhere. We must re-establish a more effective partnership concept between the groups, the broadcasters and the production houses.

I think that the sacrosanct divide that used to exist between the broadcaster and the independent producer should no longer exist in the same way. Broadcasters can be investors with producers and for producers, as is done in France, the United States and everywhere in the competitive world in which we live, particularly with multiple platforms. That is one way in which English Canada can be much more successful.

I also believe, Mr. Fox, that in spite of all of the dreams that we cherished and nourished, the fact remains that today, the existing compartmentalized system has resulted in a situation where the fact that there are no more major production houses in either Canada or Quebec for which the system was built, ensuring that they had the financial capacity that would allow them to reinvest money in the development of their business. We are dealing, once again, with an organization wherein certain production houses are extremely mature, and they remain medium-sized businesses with the ability to negotiate.

recourir à la production indépendante, nous allons respecter ces obligations. Encore une fois, cette fameuse menace de la fin de la production indépendante n'est pas le reflet de notre l'intention.

Je vais sortir de mon rôle à Quebecor, vous avez raison de dire que j'ai passé une longue partie de ma vie à défendre la mise en place d'un système de production indépendante. Je pense que je fais partie de l'équipe qui a imaginé cette formule du crédit d'impôt qui, aujourd'hui, est répandue dans l'ensemble du pays, et cetera.

Je continue de penser que, effectivement, comme c'est le cas à peu près partout dans le monde où il y a une situation forte, la production indépendante reste toujours quelque chose de majeur. Moi qui ai tant contribué à la mise en place de ce système — on s'est côtoyés dans beaucoup de shows — aujourd'hui je suis prêt à remettre en cause un certain nombre d'acquis à cause de l'évolution du marché. Je pense que les producteurs sont aujourd'hui parfaitement en mesure de négocier les conditions qui leur permettent de tirer leur épingle du jeu. Aujourd'hui, on a des producteurs qui ont développé un savoir-faire qui a une capacité qui est là et qui existe. On devrait rétablir avec ces producteurs une vraie capacité de négociation.

Aujourd'hui, on a une capacité de dire aux producteurs : « On a un choix; ou bien vous sécurisez l'ensemble de la production pour des raisons qui peuvent être évidentes et vous allez être payés correctement pour le travail que vous faites, ou bien vous croyez avec nous que cette production a une chance de sortir du réseau habituel de diffusion, vous allez investir soit vos idées, soit de l'argent réel, et en échange de cela on va partager les droits ». Aujourd'hui, au Canada, je pense qu'une des portes de sortie c'est maintenant de se ramener vers une situation où, de toute façon, la capacité de production indépendante, interne, n'existe nulle part. Il faut rétablir un concept de partenariat davantage effectif entre les groupes, les maisons de diffusion et les maisons de production.

Je pense que la sacro-sainte ligne étanche qui existait entre un diffuseur et un producteur indépendant n'a plus lieu d'être de la même manière. Comme cela se passe en France, aux États-Unis et partout dans le monde concurrentiel dans lequel on est, surtout avec les multifenêtres, les diffuseurs peuvent être investisseurs avec des producteurs pour des producteurs. C'est une des solutions au Canada anglais d'y arriver avec plus de force.

Je pense aussi, monsieur Fox, que, dans tous les rêves qu'on a entretenus et soutenus, il reste que, aujourd'hui, le système du cloisonnement qui existe comme conséquence qu'il n'existe plus au Canada — ou peu — et qu'il n'existe plus au Québec de grandes maisons de production pour lesquelles tout le système a été bâti, faisant en sorte d'avoir une capacité, une surface financière qui leur permettait de réinvestir de l'argent dans le développement de leur entreprise. On a affaire, encore une fois, à une organisation où certaines maisons de production sont extrêmement matures, qui restent des moyennes entreprises qui ont la capacité de pouvoir négocier.

I believe, in any case, that if we want to continue pursuing this objective, we will have to find a way to decompartmentalize this relationship, that was correctly set up at the time, between producers, broadcasters and distributors, because the system has changed.

When we were working on it, there were general broadcasters who had the means to buy things and this multitude of new broadcasting windows did not exist, nor did the international market which is ready to explode once again.

[English]

Senator Gustafson: I would like to ask a question that has bothered me for a long time. Being a producer and broadcaster, perhaps you have the answer.

In Saskatchewan we get CBC and CTV. We probably get more American content on those two stations than we do Canadian content. If George Bush stubs his toe, it is on the TV.

Senator Munson: You will not get that in Quebec.

Senator Gustafson: Maybe not, but I do not know.

If a movie star passes away, they will play that footage for weeks. I would almost say that George Bush gets more coverage on those two stations than both the Prime Minister or the Leader of the Official Opposition. What is happening? Is it the global economy?

I want to know what is happening in the world. For example, at six o'clock the CBC broadcasts the BBC news for an hour or an hour and a half, and it, of course, focuses on European news. Maybe this is part of the global economy and we just have to accept it.

Mr. Lampron: What you see is what you get. I cannot argue the point. The fact is that 90 per cent of the revenue from private conventional broadcasters in Canada is derived from American content. It is a matter of fact.

With regard to TVA in Quebec, the opposite is true due to many factors. It is not because we are smarter than others; it is simply that for historical reasons we have decided to offer mainly Canadian productions to our customers. Ninety per cent of our program costs relate to Canadian programs. I would say that of the 29 or 30 programs in Quebec that are original Canadian content, something like 25 or 26 will come from TVA.

Senator Zimmer: Many of my colleagues' questions have focused on the areas of programming, governance, performance, allocation of funding and Canadian content. I would like to look at the technological side of marketing. One of the issues Vidéotron identified was the absence of funding for video-on-demand productions. In your opinion, how has the Canadian Television Fund adapted to deal with the technological advances and how has this affected Vidéotron's

Je pense, en tout cas, que si on veut continuer de poursuivre cet objectif, il faut arriver à décloisonner cette relation mise en place correctement à l'époque entre producteurs, diffuseurs et distributeurs car le système a changé.

Lorsqu'on y a travaillé, il y avait des diffuseurs généralistes qui avaient le moyen d'acheter des choses et il n'y avait pas cette multitude de nouvelles fenêtres de diffusion et un marché international qui veut exploser à nouveau.

[Traduction]

Le sénateur Gustafson : J'aimerais poser une question qui me turlupine depuis longtemps. En tant que producteur et télédiffuseur, peut-être connaissez-vous la réponse.

En Saskatchewan, nous recevons CBC et CTV. Sur ces deux chaînes, nous avons sans doute plus de contenu américain que de contenu canadien. Si George Bush se cogne l'orteil, cela passe à la télévision.

Le sénateur Munson : Ce n'est pas ainsi au Québec.

Le sénateur Gustafson : Peut-être que non, je ne le sais pas.

Si une vedette de cinéma décède, cela passe en continu pendant des semaines. Je dirais presque que George Bush est plus souvent mentionné dans ces deux chaînes que le premier ministre ou le leader de l'opposition officielle combinés. Que se passe-t-il? Est-ce la mondialisation?

Je veux savoir ce qui se passe dans le monde. Par exemple, à six heures, la CBC diffuse les nouvelles de la BBC pendant une heure ou une heure et demie avec, bien sûr, un accent sur les nouvelles européennes. Peut-être est-ce une facette de la mondialisation à laquelle nous devons nous résoudre.

M. Lampron : La vérité est là sur les écrans; j'aurais du mal à la contester. Le fait est que 90 p. 100 des recettes des télédiffuseurs privés traditionnels au Canada proviennent de contenu américain. C'est une réalité.

En ce qui concerne TVA, au Québec, le contraire est vrai, du fait de toute une série de facteurs. Ce n'est pas parce que nous sommes plus fûtés que d'autres; c'est simplement parce que, pour des raisons liées à l'histoire, nous avons décidé de proposer un contenu essentiellement canadien à nos clients. Quatre-vingt-dix pour cent de nos coûts de programmation ont trait à des émissions canadiennes. Je dirais que, sur les 29 ou 30 émissions québécoises qui ont un contenu canadien original, entre 25 et 26 viennent de TVA.

Le sénateur Zimmer : Mes collègues ont ciblé, dans leurs questions, les domaines de la programmation, de la gouvernance, de la diffusion, de l'affectation du financement et du contenu canadien. J'aimerais quant à moi me pencher sur l'aspect technologique de la mise en marché. Vidéotron a souligné comme problème l'absence de financement pour les productions de vidéo sur demande. Selon vous, le Fonds canadien de télévision s'est-il adapté pour tenir compte des progrès technologiques?

ability to compete in the marketplace and offer new options to customers?

Mr. Lampron: The Canadian Television Fund is not involved, per se, in marketing and going out into the market to value the productions. It is a matter of the broadcasters in general and the distributors being willing to do so. In our situation, we are seeing that the fund, at the production stage, is not organized to recognize the importance of those new platforms. It is because the fund has a certain amount of money to share with the people around the table, each of whom represents their interests and is in a situation to defend the status quo because they do not want to leave a part of the pie on the table. It is simply a matter of interest.

When we are looking at the marketing side and speaking about our proposal to put in this \$109 million, it is only for production purposes. Perhaps you are not aware, but for the group in terms of promotion, marketing and all of those tools that we use to build our audience and to sell our productions, I would say that the main part of our efforts are made in support of Canadian content. Our video platform in Quebec is promoted along with the Canadian content that has been offered. Our competitors will use other strategies but it is our strategy to do that. When you look at Archambault, our music store, for example, it is exactly the same thing. We are trying to promote Archambault by promoting Canadian musical content in general. That is our strategy.

Senator Zimmer: On February 20 of this year the CRTC announced that it had created a task force to examine the Canadian Television Fund. When this task force reports back, what types of recommendations would you like to see in it?

Mr. Lampron: We would expect the CRTC to recognize the relevance of our proposal and that they would allow us to choose this option that we have proposed. We would then be willing to discuss with the CRTC all the conditions that will be necessary to assure all of the community that this money will be spent, et cetera.

Senator Zimmer: On a point of interest, Quebecor raised with the Department of Canadian Heritage its problems with respect to the Canadian Television Fund before stopping its monthly payments to the CTF.

Mr. Lampron: We did not intervene saying we were going to stop our payments, but we did make a lot of interventions expressing our dissatisfaction to the Minister of Canadian Heritage, to the deputy minister and all of the representatives. It is well known that we were very uncomfortable with the way the CRTC dealt with our concerns.

[Translation]

The Chairman: In his letter to the Canadian Television Fund dated December 20, 2006, the CEO of Shaw Communication wrote the following:

Et en quoi ceci a-t-il eu des répercussions sur la capacité de Vidéotron à être concurrentiel sur le marché et à offrir de nouvelles options à sa clientèle?

M. Lampron : Le Fonds canadien de télévision ne participe pas, en soi, à la mise en marché ni aux efforts déployés dans le marché pour donner de la valeur aux productions. Ce sont les télédiffuseurs en général et les distributeurs qui sont disposés à le faire. De notre point de vue, nous constatons que le Fonds n'est pas organisé, à l'étape de la production, pour reconnaître l'importance des nouvelles plates-formes dont je parlais. Pourquoi? Parce que le fonds dispose d'un montant limité d'argent qui doit être partagé entre les participants autour de la table, chacun représentant ses propres intérêts; le statu quo prévaut parce que personne ne veut céder sa part du gâteau. C'est tout simplement une question d'intérêt.

Quand nous envisageons l'aspect de la mise en marché et que nous parlons de notre proposition d'investir ces 109 millions de dollars, c'est uniquement pour des objectifs de production. Peut-être n'en avez-vous pas conscience, mais quand notre groupe effectue la promotion, le marketing, et utilise tous les outils disponibles pour élargir son auditoire et vendre ses productions, il déploie ses efforts essentiellement à l'appui du contenu canadien. Notre plateforme vidéo au Québec est promue en même temps que le contenu canadien qu'elle propose. Nos concurrents utilisent d'autres stratégies, mais la nôtre est de procéder ainsi. Voyez Archambault, notre magasin de musique, par exemple, c'est exactement la même chose : nous nous efforçons de promouvoir Archambault en promouvant le contenant musical canadien en général. Telle est notre stratégie.

Le sénateur Zimmer : Le 20 février dernier, le CRTC a annoncé la création d'un groupe de travail sur le Fonds canadien de télévision. Dans le rapport de ce groupe de travail, quelles recommandations aimeriez-vous trouver?

M. Lampron : Nous espérons voir le CRTC reconnaître la validité de notre proposition et nous permettre de choisir l'option que nous avons proposée. Nous serions alors disposés à discuter avec le CRTC de toutes les conditions nécessaires afin d'assurer à la collectivité que l'argent sera effectivement dépensé, et cetera.

Le sénateur Zimmer : Par curiosité, Quebecor a-t-il soulevé auprès du ministère du Patrimoine canadien ses objections concernant le Fonds canadien de télévision, avant de cesser ses paiements au FCT?

M. Lampron : Nous n'avons pas précisé que nous cesserions nos paiements, mais nous avons souvent exprimé notre mécontentement à la ministre et au sous-ministre de Patrimoine Canada, ainsi qu'à tous ses représentants. Ils savaient très bien que nous étions hautement préoccupés par la façon dont le CRTC traitait nos objections.

[Français]

La présidente : Dans la lettre adressée au Fonds canadien de télévision datée du 20 décembre 2006, le PDG de Shaw Communication a écrit ceci :

We believed that the fund, after the initial five-year period, would be independent and self-financing thanks to the performance of investments in successful productions.

Had Quebecor Media also understood the same thing? Are there any documents on this subject?

Mr. Lampron: We did not refer to this issue in our letter. I believe this comes from an understanding of events and commitments. At the very beginning, we had what was called a cable production fund and there was a friendly agreement discussed between the CRTC and the cable operators. Was that what the understanding was at the time? I cannot say, but I think that what underlies Mr. Shaw's comments is a reference to the understanding that he had discussed at the time.

The Chairman: Is there no grandfather clause?

Mr. Lampron: Perhaps there is, I do not know.

The Chairman: If there are no further questions, I would like to thank Mr. Lampron for all his answers which have greatly contributed to our work. They brought us some necessary enlightenment.

Mr. Lampron: Thank you very much, Madam Chairman, for your invitation and for hearing me.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Tuesday, March 27, 2007

The Standing Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

The Honourable Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Good morning everyone. Today we are meeting in order to examine the governance of the Canadian Television Fund.

We have before us, from the Canadian Broadcasting Corporation, Mr. Sylvain Lafrance, Executive Vice-President, French Services, and Mr. Richard Stursberg, Executive Vice-President, English Television.

I would like to welcome you to our committee. We will first of all hear what you have to say to us and then we will ask you questions.

Sylvain Lafrance, Executive Vice-President, French Services, Société Radio-Canada: Madam Chairman, thank you for your invitation to appear before you today to discuss the Canadian Television Fund. I am accompanied by Mr. Richard Stursberg, who was introduced as the Executive Vice-President of English television, but who was, I would also like to point out, the former

Nous croyions comprendre que, après la période initiale de cinq ans, le Fonds serait autonome et se financerait de lui-même grâce au rendement des investissements dans les productions ayant du succès.

Est-ce que Quebecor Média avait aussi compris la même chose? Existe-t-il des écrits à ce sujet?

M. Lampron : Nous n'avons pas repris cette question dans notre lettre. Je crois que ceci vient d'une compréhension des événements et des engagements. À l'origine de tout, il y avait ce qu'on a appelé le Fonds des câblodistributeurs et il y a eu une entente à l'amiable discutée entre le CRTC et les câblodistributeurs. Est-ce qu'à cette époque la compréhension était à cet effet? Je ne peux en juger, mais je pense que l'origine de l'intervention de M. Shaw est de référer à la compréhension qu'il avait échangée à l'époque.

La présidente : N'existe-t-il pas de clause grand-père?

M. Lampron : Cela existe peut-être, je ne sais pas.

La présidente : S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier M. Lampron de toutes ses réponses qui apportent une contribution fort valable à nos travaux. Cela apportera un éclairage dont nous avons besoin.

M. Lampron : Je vous remercie beaucoup, Madame la présidente, de votre invitation et de votre écoute.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mardi 27 mars 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, pour examiner, afin d'en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

L'honorable Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Bonjour à tous. Nous nous rencontrons aujourd'hui afin d'examiner le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

Nous recevons, de la Société Radio-Canada, M. Sylvain Lafrance, vice-président principal, Services français, et M. Richard Stursberg, vice-président principal, Télévision anglaise.

Je vous souhaite la bienvenue à notre comité. Nous allons tout d'abord entendre ce que vous avez à nous dire et par la suite, nous vous poserons des questions.

Sylvain Lafrance, vice-président principal, Division des services français, Société Radio-Canada : Madame la présidente, nous sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est offerte de vous entretenir aujourd'hui du Fonds canadien de télévision. Je suis accompagné de M. Richard Stursberg, qu'on a présenté comme le vice-président principal des services anglais, mais je voudrais

President of the Canadian Television Fund and the former President of the Canadian Cable Television Association. So he is very familiar with the history of the Fund.

At the outset, let me just say that the Canadian Television Fund is a critically important element of the Canadian broadcasting system. Without the support provided by the CTF to independent television producers, there would be very little in the way of Canadian television programs that would capture Canadian experiences, sensibilities, perspectives and showcase actors, writers and directors who are Canadians.

In English Canada, we would be a nation entertained almost completely by themes, experiences and stars of other nations, primarily the United States.

On French television, the Fund ensures a healthy balance between public and private television choices. It ensures a variety of television programs, whether it is in drama, documentaries, or children's television. That balance is one of the goals enshrined in Canada's Broadcasting Act.

Thanks to the CTF, we have a vibrant independent television production sector in every region of the country employing approximately 20,000 people in creating 2,300 hours of prime time Canadian programming. And it is sufficient. Every dollar of CTF money generates more than \$3 of Canadian programming. From the viewers' point of view, the CTF is also increasingly successful. Canadian audiences to CTF-financed productions are now up across all programming categories. Across Canada, English television audiences are up from 32 per cent in 2003 to 34 per cent in 2005. On French television, they are up from 32 per cent to 56 per cent for the same period.

[English]

Richard Stursberg, Executive Vice-President, English Television, Canadian Broadcasting Corporation: For broadcasters, the Canadian Television Fund permits the establishment of effective partnerships with the Canadian independent producers for the creation and airing of Canadian programming.

As you can see from the slides we have circulated this morning — these are the English networks — CTV and Global are at the top. If it is in blue, it is foreign programming; this is during prime time from 7 p.m. to 11 p.m. If it is in red or green, it is Canadian, and the green ones are supported by the Canadian Television Fund. The same thing is true for the chart in French, which we will come back to.

The results show that Canadian programming is an important part of CBC/Radio-Canada's prime time schedules. We use the fund extensively to support what is, certainly in English, overwhelmingly the most Canadian schedule available.

également préciser qu'il est l'ancien président du Fonds canadien de télévision et ancien président de l'Association des câblodistributeurs. Il connaît donc assez bien l'histoire du fonds.

Permettez-moi tout d'abord de vous affirmer que nous sommes convaincus de l'importance capitale que revêt le Fonds canadien de télévision pour le système canadien de radiodiffusion. Sans l'appui fourni par le fonds aux producteurs indépendants d'émissions de télévision, il y aurait très peu de programmation télévisuelle canadienne pour mettre en valeur des expériences, des sensibilités et des perspectives canadiennes et pour promouvoir des artistes, des auteurs et des réalisateurs canadiens.

Au Canada anglais, nous aurions un public divertie presque exclusivement par des thèmes, des expériences et des vedettes issus d'autres pays, principalement des États-Unis.

À la télévision française, le fonds assure un équilibre sain entre ce qui est proposé à la télévision publique et à la télévision privée. Il permet à diverses émissions de télévision de voir le jour, qu'il s'agisse de dramatiques, de documentaires ou d'émissions jeunesse. Cet équilibre fait partie des objectifs de la Loi sur la radiodiffusion.

Grâce au Fonds canadien de télévision, le secteur de la production télévisuelle indépendante est florissant dans toutes les régions du pays. Il emploie environ 20 000 personnes et crée 2 300 heures d'émissions canadiennes diffusées aux heures de grande écoute. Le fonds est efficace. Chaque dollar investi par le fonds permet de produire plus de trois dollars de programmation canadienne. Les mesures d'auditoire confirment le succès du Fonds canadien de télévision. Les parts d'auditoire des émissions produites grâce au financement du fonds sont à la hausse dans toutes les catégories. D'un bout à l'autre du Canada, ces parts d'auditoire à la télévision de langue anglaise ont progressé, passant de 32 p. 100, en 2003, à 34 p. 100, en 2005. En ce qui concerne la télévision de langue française, leur part a grimpé, passant de 32 p. 100 à 56 p. 100 au cours de la même période.

[Traduction]

Richard Stursberg, vice-président administratif, Réseau anglais de télévision, Société Radio-Canada : Pour les radiodiffuseurs, le Fonds canadien de télévision permet l'établissement de partenariats efficaces avec des producteurs canadiens indépendants pour la création et la diffusion de contenu canadien.

Comme vous pouvez le constater à la lecture des diapositives que nous vous avons fait parvenir ce matin, au sujet des chaînes anglaises, CTV et Global sont au haut de la liste. Les cases bleues indiquent la programmation étrangère; il s'agit de la programmation pendant les heures de grande écoute, de 19 à 23 heures. Les cases rouges ou vertes indiquent le contenu canadien et les cases vertes sont les émissions appuyées par le Fonds canadien de télévision. C'est la même chose pour le tableau en français, auquel nous reviendrons plus tard.

Les résultats indiquent que la programmation canadienne est une partie importante des horaires de CBC et de Radio-Canada aux heures de grande écoute. Nous nous servons abondamment du fonds pour appuyer ce qui est, sans aucun doute en anglais, essentiellement le plus de contenu canadien disponible.

These slides also reveal the basis and importance of the so-called CBC/Radio-Canada envelope. The effect of this envelope is to allocate 37 per cent of the Canadian Television Fund money to independent producers whose television programs are broadcast on CBC and Radio-Canada. This is an important point. The money, of course, is not actually subsidizing the CBC directly; it is used to hire independent producers to make programs for the CBC.

The government created this envelope because CBC/Radio-Canada is the only broadcaster with the shelf space in its schedule to offer Canadian programs when most Canadians are watching television, which is during prime time. I pause on this for a minute because I think it is fundamental. Real prime time in Canada, as it is throughout North America, is between 8 p.m. and 11 p.m. in the evening. The CBC is the only major English language broadcaster whose prime time schedule between 8 p.m. and 11 p.m. is available for Canadian programs.

CTV and Global schedules are totally taken up with U.S. programs, because that is their business model. Of course, it is difficult to be successful in terms of Canadian shows for Canadian audiences unless you put them on when Canadians are watching. I just make that point because I think it is at the root of much that is before us today.

As you know from other witnesses who have appeared before you, CBC does not receive CTF money. As I mentioned earlier, independent producers are the recipients of this funding. The CBC/Radio-Canada envelope created by government also recognizes that the mandate of a public broadcaster is different in that it should not simply offer the programs that can chase the largest audience in competition with private broadcasters but should, instead, offer high-quality Canadian programming as per its mandate; although, I must say that we do better in terms of audiences than the private broadcasters do for Canadian programs. We take approximately 50 per cent of the drama money available in English inside the CTF, but we have two thirds of the audiences for English Canadian drama programs. In that sense, it is a more efficient utilization of the money.

By making more and varied Canadian programming available when more Canadians are watching, the CBC envelope is, therefore, an effective mechanism for achieving the objectives of the CTF promoting Canadian culture and identity. I should also point out that in order to promote this objective, the government originally had set aside 50 per cent of the CTF for productions airing on CBC and Radio-Canada.

Ces diapositives mettent également en lumière le fondement et l'importance de ce qu'on appelle l'« enveloppe de CBC/Radio-Canada ». Grâce à cette enveloppe, 37 p. 100 des fonds du Fonds canadien de télévision sont accordés aux producteurs indépendants dont les émissions de télévision sont diffusées à CBC et à Radio-Canada. C'est très important. L'argent ne sert bien entendu pas à subventionner directement la SRC; il sert à embaucher les producteurs indépendants afin de produire des émissions pour la SRC.

Le gouvernement a créé cette enveloppe parce que, comme le montrent les diapositives, CBC/Radio-Canada est le seul radiodiffuseur à avoir l'« espace » nécessaire dans sa grille pour présenter surtout des émissions canadiennes au moment où la plupart des Canadiens regardent la télévision, c'est-à-dire aux heures de grande écoute. Je m'arrêterai sur ce sujet pour un instant parce que je crois que c'est fondamental. Au Canada, comme dans le reste de l'Amérique du Nord, les heures de grande écoute vont en fait de 20 à 23 heures. La CBC est le seul radiodiffuseur anglophone principal dont l'horaire aux heures de grande écoute, de 20 à 23 heures, offre des émissions canadiennes.

La programmation de CTV et de Global est tout à fait envahie par les émissions américaines, parce qu'il s'agit de leur modèle d'affaires. Bien entendu, il est difficile pour les émissions canadiennes d'avoir du succès auprès du public canadien, à moins de les diffuser lorsque les Canadiens regardent la télévision. Je voulais vous exprimer cette idée parce que je crois que c'est la racine d'une grande partie de ce que nous avons devant nous aujourd'hui.

Comme d'autres témoins qui se sont présentés devant vous ont pu l'affirmer, CBC/Radio-Canada ne reçoit pas de fonds du FCT. Comme je l'ai mentionné plus tôt, ce sont les producteurs indépendants qui en bénéficient. L'enveloppe de CBC/Radio-Canada créée par le gouvernement reconnaît également que le radiodiffuseur public est investi d'un mandat différent. Un radiodiffuseur public ne peut en effet se contenter d'offrir des émissions qui attireront les auditoires les plus importants en livrant concurrence aux radiodiffuseurs privés, mais doit plutôt présenter des émissions canadiennes de qualité supérieure comme son mandat l'exige; je dois toutefois vous indiquer que nous réussissons mieux en termes d'auditoires que les radiodiffuseurs privés pour ce qui est des émissions canadiennes. Nous prenons environ 50 p. 100 de l'argent du FCT consacré aux émissions dramatiques en anglais, mais nous attirons les deux tiers des auditoires pour les émissions dramatiques canadiennes en anglais. On peut donc dire qu'il s'agit d'une utilisation plus efficace de l'argent.

En rendant possible la diffusion d'un plus grand nombre d'émissions canadiennes diversifiées aux heures de grande écoute, l'enveloppe de CBC/Radio-Canada constitue donc un moyen efficace d'atteindre les objectifs du fonds, c'est-à-dire promouvoir la culture et l'identité canadiennes. J'aimerais quand même faire remarquer que, pour promouvoir cet objectif, le gouvernement avait initialement établi une enveloppe correspondant à 50 p. 100 du FCT pour les productions diffusées à CBC et à Radio-Canada.

[Translation]

Mr. Lafrance: Another key aspect of the Canadian Television Fund is its independence. Since its creation, the CTF has been required to act independently of the overriding financial interests of any particular stakeholder, group or corporate interest.

We believe this independence is vital to the continued success of the fund. In fact, we believe that the fund could become even more effective if greater independence was established at the board level. These issues are to be examined further through the CRTC review process now underway. We are participating in this process.

But these kinds of ongoing improvements are part of how the fund works. And let me be clear, the Canadian Television Fund is working extremely well; we need to focus a bit on the results. Without the support of the CTF, there will be very little independent production in Canada, and CBC/Radio-Canada would be hard pressed to continue to offer the Canadian programming that Canadians want; the programming that is essential to our mandate.

We would be pleased to answer your questions.

The Chairman: It seems to me that one of the main causes of the current crisis is the arrival of new broadcasting platforms. Numerous issues with respect to broadcasting and program funding force us to also examine the situation in the wake of recent technological developments. The television world is evolving at breakneck speed, but this is nothing new to you. This industry must constantly adapt. Shaw Communications and Vidéotron sounded an alarm by drawing attention to what they felt were deficiencies in the fund in its present form. There are certainly changes that could be made to the overall way that we fund the CTF, so that more consideration is given to the increasing importance of new broadcasting platforms. Everything is changing very quickly right now.

Do you feel that the sector will be able to respond quickly to new technological advancements? Do you think it is possible to adopt a new approach to broadcasting rights in order to take the Internet or video-on-demand into account? Do you think that the various sector stakeholders will be able to sit down at the same table in order to find a solution that is acceptable to everyone and give consideration to the emergence of multiple broadcasting platforms?

Mr. Lafrance: As regards your diagnosis that changes are occurring rapidly in the world of television, I believe that everyone would agree with that and we see the same symptoms. Things are occurring very quickly and the arrival of new platforms has disrupted the entire economic model for the television industry. That will result in numerous changes. We believe that the CTF can adapt. We will undoubtedly have to suggest changes to its governance system so that it can adapt quickly.

[Français]

M. Lafrance : Un autre aspect clé du Fonds canadien est son caractère indépendant. Depuis sa création, le FCT est tenu d'agir sans égard aux intérêts financiers d'un parti intéressé, d'un groupe ou d'une entreprise en particulier.

Nous sommes convaincus de l'importance primordiale de cette indépendance pour assurer le succès du fonds. Nous croyons que le fonds pourrait même accroître son efficacité si son conseil d'administration reflétait mieux le principe d'indépendance. Ces questions doivent être examinées plus à fond dans le cadre du processus d'examen qu'a entrepris le CRTC et nous y participerons.

C'est ainsi que fonctionne le fonds selon un processus d'améliorations continues. Je précise qu'il fonctionne déjà très bien; il faut se concentrer un peu sur les résultats. Sans son soutien, il y aurait très peu de productions indépendantes au Canada et CBC/Radio-Canada éprouverait des difficultés considérables pour continuer d'offrir la programmation que veulent les Canadiens et celle qu'exige notre mandat.

Nous sommes maintenant disponibles pour répondre à vos questions.

La présidente : Il me semble qu'un des principaux éléments à la source de la crise actuelle est l'arrivée des nouvelles plates-formes de diffusion. Plusieurs enjeux relatifs aux voies de diffusion et au financement des émissions nous imposent d'amorcer aussi une réflexion à la lumière des récents développements technologiques. Le monde de la télévision se transforme à une vitesse vertigineuse, je ne vous l'apprends pas ce matin. Cette industrie doit s'adapter continuellement. Shaw Communications et Vidéotron ont lancé un cri d'alarme en mettant l'accent sur ce qu'ils considèrent être les lacunes du fonds dans sa mouture actuelle. Il y a certainement des changements qui pourraient être apportés à l'économie générale du système de financement au fonds comme tel afin de mieux refléter la place de plus en plus importante des nouvelles plates-formes de diffusion. Tout change très vite en ce moment.

Croyez-vous que le milieu sera en mesure de répondre rapidement à la nouvelle donne technologique? Croyez-vous qu'une nouvelle approche des droits de diffusion soit possible afin de tenir compte de Internet ou de la vidéo sur demande? Pensez-vous que les différents acteurs du milieu pourront s'asseoir à la même table afin de trouver ensemble une solution acceptable pour tous et afin de prendre en compte l'émergence des multiples plates-formes de diffusion?

M. Lafrance : En ce qui a trait au diagnostic des changements rapides dans le monde de la télévision, je crois que tout le monde est d'accord et on voit les mêmes symptômes. Cela va très vite et la venue des nouvelles plates-formes vient bouleverser tout le modèle économique de l'industrie de la télévision. Cela doit emmener beaucoup de changements. Nous croyons que le fonds peut s'adapter. On doit sans doute suggérer des changements à son système de gouvernance pour qu'il s'y adapte rapidement.

That being said, we must ensure that we do not throw out the baby with the bath water. We must remember that the CTF, as shown by the results, has enabled us to create Canadian programs. It has enabled us to maintain our cultural identity and the growth of an industry.

In Quebec, the television industry is without doubt the cultural industry that has had the most success in retaining its audience in Canadian programming. French television in the country has been a success story since it was created in 1950 thanks to tools such as the fund. We are saying let us be careful, let us not throw out the baby with the bath water: Yes, we must make changes but we must do so in compliance with the Broadcasting Act, in the spirit of the act and with tools that have ensured our success for 60 years.

[English]

Mr. Stursberg: Mr. Lafrance and I think it is fair to say that all broadcasters in the world today are struggling with this exact point. All of us are in the process of transforming ourselves from television companies to content companies. That means we must ensure that we no longer think of ourselves as offering Canadians content on one platform only but on all platforms in whatever way that Canadians find most convenient and attractive to consume the content that we produce. Whether that content is news, children's shows, sports, documentaries or whatever it happens to be.

The CBC put a significant proposal to the CTF on how to deal with these new rights. The difficulty with the new rights is that no one is clear on what the financial models are that will allow us to monetize. We simply do not understand, because this is new territory. We do not understand the extent and nature of the costs that will be involved in monetizing them.

However, we do understand that for many of the new platforms, whether mobile or internet, the big driver will continue to be television. Therefore, we said to the independent producers that, since no one truly knows yet, perhaps we should venture forward together. The CBC will distribute them across all the platforms — mobile, internet, and television, which we will use to promote to those other platforms. We suggested that we do a deal whereby we simply split the available revenues, whatever they are, 50/50 between ourselves, and we absorb the costs. We thought that would be a good thing because it would allow people to learn together for a brief time and would allow Canada to move forward quickly into these environments. Unfortunately, the television producers declined that opportunity, and now we think that Canada has been constrained from moving forward as quickly as it could have done.

Cela dit, il faut faire attention de ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Il faut se rappeler que le FCT, d'après les résultats, a permis la création d'émissions canadiennes. Il a permis le maintien d'une identité culturelle, l'émergence d'une industrie.

Au Québec l'industrie de la télévision est sans doute l'industrie culturelle qui réussit le mieux à retenir son auditoire dans des émissions canadiennes. La télévision francophone au pays est une histoire de succès depuis sa création en 1950 grâce à des outils comme le fonds. On dit attention, ne jetez pas le bébé avec l'eau du bain : oui, des changements doivent survenir et cela doit se faire, mais dans le respect de la Loi de la radiodiffusion, dans l'esprit de la loi et avec des outils qui font que ce succès existe depuis 60 ans.

[Traduction]

M. Stursberg : M. Lafrance et moi croyons que l'on peut facilement dire que tous les radiodiffuseurs du monde aujourd'hui sont aux prises avec exactement le même problème. Nous avons tous entrepris le processus visant à passer d'entreprises télévisuelles à des entreprises de contenu. Cela signifie que nous devons veiller à ne plus considérer que nous offrons du contenu canadien grâce à une plate-forme seulement, mais plutôt grâce à toutes les plates-formes, de la façon dont les Canadiens croient que c'est le plus facile et le plus attirant afin de consommer le contenu que nous produisons. Peu importe si ce contenu constitue des nouvelles, des émissions pour enfants, des émissions sportives, des documentaires ou autres.

La SRC a formulé une proposition sérieuse au FCT sur la façon de traiter ces nouveaux droits. La difficulté, dans le cas de ces nouveaux droits, c'est que personne ne sait clairement ce que sont les modèles financiers qui nous permettraient de monétiser. Nous ne comprenons tout simplement pas, puisqu'il s'agit d'un nouveau territoire. Nous ne comprenons pas la portée ni la nature des coûts liés à la « monétisation ».

Toutefois, nous comprenons que dans le cas d'un grand nombre de ces nouvelles plates-formes, que ce soit par téléphone portable ou par Internet, la force principale continuera d'être la télévision. Par conséquent, nous avons indiqué aux producteurs indépendants que, puisque personne ne le sait vraiment à l'heure actuelle, nous pourrions peut-être nous aventurer ensemble. La SRC les distribuera dans toutes les plates-formes — les téléphones cellulaires, Internet et la télévision, dont on se servira pour promouvoir les autres plates-formes. Nous avons proposé une entente selon laquelle nous divisons simplement les recettes disponibles, peu importe ce qu'elles sont, équitablement entre nous, et nous absorbons les coûts. Selon nous, c'était une bonne chose, parce que cela permettrait aux gens d'apprendre ensemble brièvement et permettrait au Canada d'avancer rapidement dans ces environnements. Malheureusement, les producteurs télévisuels ont décliné l'offre et nous croyons que cela a empêché le Canada d'avancer aussi rapidement qu'il aurait pu le faire.

[Translation]

Mr. Lafrance: It is essential that the players come to an agreement because it is the very spirit of the Broadcasting Act that allows for the fact that the public will turn to the private sector and that independent production must play an important role. Many players have to come to an agreement: the cable industry, artists and producers. They must agree because that is the spirit of the act and, furthermore, because we are in a cultural industry that is extremely fragile. We are not in an industry which, in Canada, could survive solely on the basis of market forces. We are in an industry which inevitably will demand some type of regulation. Otherwise, the cultural industry would be under tremendous pressure and, in the final analysis, so would Canadian cultural identity. As I see it, we are not talking about a minor issue here, but rather about a fundamental question, namely our cultural identity.

The Chairman: Radio-Canada has made considerable efforts to remain on the cutting edge of technology and provide its viewers with several platforms they can use to access content. Significant resources have been allocated to the CBC/Radio-Canada's website and now many programs are entirely available on-line and can be viewed whenever we want.

I would like you to tell us about your strategy for integrating the various media platforms at Radio-Canada. Have you given any thought to charging clients for downloading Radio-Canada programming? Will you also let Vidéotron provide its Illico subscribers with video-on-demand for Radio-Canada programming? I would like to have an overview of the work you have done in transitioning to high-definition technology at Radio-Canada.

Mr. Lafrance: That is a broad question. The answer is yes for almost everything. Yes, we do intend to be present on many platforms. First of all, as the largest producer of French-language content in Canada, today we have to be able to provide this content using the platform best suited to the client, and there are differences depending on age, and so on.

The good news is that Radio-Canada has always managed to adapt to the new technologies, whether it be the arrival of colour television, FM stations or specialty channels. Radio-Canada has always been at the cutting edge in terms of the Internet and this applies to our English and French service. Today we are the leader sites for Internet news.

In answer to your question "will we be providing the service as video-on-demand or using other things?" I would say yes, of course, subject to some legal issues that are extremely complex at the moment. As a public broadcaster, we cannot play fast and loose with these issues. We have to reach an agreement with licensees and this is important for us. We must participate in creating a model that will ensure that this distribution takes place.

Currently, we are, for example with video-on-demand over the Internet, providing programs for which we hold all the rights, especially news programs. But in the case of other programs, it is naturally more complicated, whether we are talking about

[Français]

M. Lafrance : Les joueurs doivent absolument s'entendre parce que c'est l'esprit même de la Loi de la radiodiffusion qui prévoit que le public côtoie le privé et que la production indépendante a une part importante. Il y a plusieurs joueurs qui doivent s'entendre, les distributeurs, les artistes et les producteurs. Ils doivent s'entendre parce que c'est l'esprit de la loi et d'autre part, parce qu'on est dans une industrie culturelle et c'est extrêmement fragile. On n'est pas dans une industrie qui, au Canada, pourrait survivre totalement sur la loi du marché. On est dans une industrie qui fatalement demandera qu'il y ait une certaine forme de réglementation. Sans cela, une menace énorme pèse sur l'industrie culturelle et, en bout de ligne, sur l'identité culturelle canadienne. On n'est pas sur une petite question, mais sur une question assez fondamentale d'identité culturelle, à mon avis.

La présidente : La Société Radio-Canada fait des efforts considérables pour demeurer à la fine pointe de la technologie et aussi pour offrir à sa clientèle plusieurs plates-formes pour avoir accès au contenu. Des ressources importantes sont consacrées au site Internet de la CBC/Radio Canada, et plusieurs émissions sont entièrement disponibles en ligne pour visionnement quand bon nous semble.

J'aimerais que vous nous présentiez la stratégie d'intégration des différentes plates-formes média à la SRC. Avez-vous l'intention de permettre le téléchargement payant d'émission de la SRC? Allez-vous permettre aussi à Vidéotron d'offrir à sa clientèle abonnée au service Illico des émissions de la SRC sur le plan de la vidéo sur demande? J'aimerais avoir un aperçu des efforts consacrés au passage à la technologie haute définition de Radio-Canada.

M. Lafrance : C'est une vaste question. La réponse est oui à presque tout. Oui, on a l'intention d'être présent sur plusieurs plates-formes. D'abord, en tant que du plus important producteur de contenus en langue française au Canada, il faut offrir ces contenus aujourd'hui de la façon dont les gens veulent les consommer et il y a là des différences en raison de l'âge, ainsi de suite.

La bonne nouvelle c'est que Radio-Canada a toujours réussi à s'adapter aux nouvelles technologies, que ce soit l'arrivée de la télévision couleur, des FM et des chaînes spécialisées. Radio-Canada a toujours été précurseur sur Internet, et ce, autant en anglais qu'en français. On a aujourd'hui des sites *leader* en matière d'information sur Internet.

La réponse à la question « est-ce qu'on veut l'offrir en vidéo sur demande ou sur d'autres trucs? » est oui, naturellement, sous réserve des questions de droit qui sont extrêmement complexes actuellement. En tant que diffuseur public, on ne peut pas jouer sur ces questions. On doit s'entendre avec les détenteurs de droits et c'est important pour nous. On doit participer à la création d'un modèle qui permettra cette distribution.

Ce que l'on fait, actuellement, par exemple en vidéo sur demande sur Internet, ce sont les émissions pour lesquelles nous possédons tous les droits, les émissions d'informations, notamment. Mais dans le cas d'autres émissions, c'est

programs where we share the rights with producers or with other parties that have rights, musical rights, artistic rights, et cetera. We intend to be present on all of these technologies. I like to say that it is not technology that stops me from sleeping at night, but rather the underlying cultural issues. We know how to deal with the technology. And at Radio-Canada, we have for a long time now also known how to come up with an economic model which will adapt to this technology. Right now, dealing with the multiplicity of media, international media, the arrival of all these airwaves, force us to deal with some fundamental questions regarding content, and we need to devote a great deal of thought to this matter. But yes, we do believe that the public broadcaster in the 21st century must provide content on all of the platforms to Canadian consumers.

[English]

Mr. Stursberg: It is fair to say that both Radio-Canada and the CBC have done a good job. Right now, the number one news and information website in Canada is CBC.ca; it is the same thing in French. We were the first ones to put *NewsWorld* on cell phones. We were the first ones during the Torino Olympics to make arrangements by which people could get the Olympic games not only on television but also on cell phones. You could get them with hourly updates and on a video-on-demand offer we worked out with Rogers. The CBC has spent a lot of time ensuring that we can make the transition.

Mr. Lafrance makes the same point as I would make.

[Translation]

At the end of the day, the technological issues are not the most important issues. It is the cultural issues that are the fundamental considerations.

[English]

If we are to continue to reinforce Canadian identity, then we must keep our eye on precisely that as the key question.

[Translation]

The Chairman: The CRTC has set up a Canadian Television Fund taskforce in order to make recommendations on ways to improve the way that the fund is operated. Is Radio-Canada participating in the first phase, which is currently underway, and whose goal is to consult with the main players in Canada's television sector? Have you already given some thought to options that could be put on the table in order to change the way that the fund operates? And how do you think we should deal with certain issues raised by Shaw Communications and Quebecor, such as the composition of the board of directors?

Mr. Lafrance: Of course we will be participating in the process. We will be meeting with the CRTC very soon on this matter. We are looking at several options at present and we agree that there may be some questions about the governance of the fund. Many

naturellement plus complexe, que ce soit le partage des droits avec les producteurs ou avec tous les ayants droit, musicaux, artistiques, et cetera. On a l'intention d'être présents sur toutes ces technologies. J'aime dire que ce n'est pas l'enjeu technologique qui m'empêche de dormir, mais plutôt l'enjeu culturel qu'il y a derrière. Parce que la technologie, on sait faire. Et à Radio-Canada, développer un modèle économique qui s'adaptera à cette technologie, on sait également faire depuis longtemps. Faire face, actuellement, à la multitude de médias, à la multitude de médias internationaux, à l'arrivée de toutes ces ondes, pose des questions de contenu qui sont fondamentales, et il y a beaucoup de réflexion à faire sur ce point. Mais oui, nous croyons que le diffuseur public au XXI^e siècle doit offrir ses contenus sur toutes les plateformes qui permettent aux Canadiens de les consommer.

[Traduction]

M. Stursberg : On peut facilement dire que Radio-Canada et la CBC ont fait de l'excellent travail. À l'heure actuelle, le site web d'information et de nouvelles le plus consulté au Canada est CBC.ca; en français, c'est la même chose. Nous avons été les premiers à diffuser *NewsWorld* sur les téléphones cellulaires. Pendant les Jeux Olympiques de Turin, nous avons été les premiers à prendre des dispositions afin que les gens puissent regarder les Jeux Olympiques non seulement à la télévision mais également sur des téléphones cellulaires. Il était possible d'obtenir des mises à jour toutes les heures et nous offrons également la vidéo sur demande grâce à Rogers. La SRC a consacré beaucoup de temps pour nous permettre de faire cette transition.

M. Lafrance présente la même chose que moi.

[Français]

À la fin de la journée, les questions technologiques ne sont pas les questions les plus importantes; les questions fondamentales sont plutôt les questions culturelles.

[Traduction]

Si nous voulons continuer à renforcer l'identité canadienne, alors c'est la question clé.

[Français]

La présidente : Le CRTC a mis sur pied un groupe de travail sur le Fonds canadien de télévision afin de faire des recommandations pour améliorer le fonctionnement du fonds. Est-ce que Radio-Canada participe à la première phase qui se déroule actuellement et qui a pour objectif de mener à bien les consultations avec les principaux acteurs de l'industrie de la télévision au pays? Avez-vous déjà en vue certaines options qui pourraient être mises de l'avant pour changer le mode de fonctionnement du fonds? Et comment croyez-vous que l'on devrait s'attaquer à certains problèmes soulevés par Shaw Communications et Quebecor, comme la composition du conseil d'administration?

M. Lafrance : Naturellement, on va participer au processus. On rencontre le CRTC très bientôt à ce sujet. Il y a des pistes que l'on regarde, actuellement, et on est d'accord qu'il pourrait y avoir des questions sur la gouvernance du fonds. Beaucoup de gens

of the people sitting around the table, at present, are very close to the decisions. That may be problematical and could lead to us advocating the status quo, which is dangerous at a time where we need to adapt quickly. We will be making some suggestions on that issue.

We also think that the fund should focus on its funding role. The CTF has almost become a regulatory body, an arbitrator between various players and, as far as this aspect is concerned, it has broadened its mandate tremendously. We think that if it reverted to its role as a funding agency, it would perhaps be simpler to manage and it would better achieve its objectives and probably improve its ability to adapt.

Right now, the fund is extremely difficult to manage because it has become involved in managing numerous files that are peripheral to its funding role.

[English]

Senator Tkachuk: Could you help me on the colour coding here? If we go to the CBC, CTV and Global, what is the difference between the red and the green? Blue is non-Canadian.

Mr. Stursberg: Blue is non-Canadian; red and green are Canadian. The green are the Canadian shows supported by the Canadian Television Fund. That is how to read it. For the rest of the shows on CBC — for example, *Dragon's Den*, *Fifth Estate*, *Under Dogs*, *Hockey Night in Canada* — there is no Canadian Television Fund money in those shows.

Senator Tkachuk: Is there Telefilm Canada money in those shows?

Mr. Stursberg: No.

Senator Tkachuk: That is CBC money. Is that correct?

Mr. Stursberg: Yes.

Senator Tkachuk: Are there any shows made in Canada that have no government subsidies?

Mr. Stursberg: Yes; *Hockey Night in Canada*, for example.

Senator Tkachuk: The CBC is funded by the taxpayer, though.

Mr. Stursberg: Let me do it this way. For CBC English television services, about 55 per cent of the total money comes from private sources. There are two kinds of private sources. Private source No. 1 is for *Newsworld*, for example. It is financed like any other cable channel. It is financed by cable fees, plus advertising.

For the CBC main channel, approximately \$200 million of its financing comes from advertising. For certain properties like *Hockey Night in Canada*, their rights costs, plus production costs, are more than completely covered by advertising revenues. They generate a positive margin that we use to finance some of the

autour de la table, actuellement, sont très près des décisions. Cela provoque peut-être un certain problème et cela pourrait faire jouer une force de statu quo qui est dangereuse au moment où on doit s'adapter rapidement. On fera certaines propositions à ce sujet.

On pense également que le fonds devrait se consacrer à son rôle de financement. Le fonds est devenu presque un organisme de réglementation, un organisme d'arbitrage entre différents joueurs, et sur ce point, il a élargi beaucoup son mandat. On pense que s'il revenait à une logique de financement, il serait peut-être plus simple à gérer, d'une part, atteindrait mieux ses objectifs et augmenterait probablement sa capacité d'adaptation.

Actuellement, c'est devenu extrêmement complexe à gérer parce qu'on s'est mis à gérer beaucoup de dossiers périphériques aux questions de financement.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Pourriez-vous m'expliquer le code de couleurs? Si nous regardons les tableaux de la CBC, de CTV et de Global, quelle est la différence entre les cases rouges et les cases vertes? Les cases bleues indiquent le contenu non canadien.

M. Stursberg : Les cases bleues indiquent le contenu non canadien; les cases rouges et vertes indiquent les émissions canadiennes. Les cases vertes indiquent les émissions canadiennes appuyées par le Fonds canadien de télévision. Voilà comment déchiffrer ce tableau. Pour le reste des émissions sur CBC — par exemple *Dragon's Den*, *Fifth Estate*, *Under Dogs*, *Hockey Night in Canada* — le Fonds canadien de télévision ne verse pas d'argent.

Le sénateur Tkachuk : Téléfilm Canada verse-t-il de l'argent pour ces émissions?

M. Stursberg : Non.

Le sénateur Tkachuk : C'est l'argent de la SRC. Est-ce exact?

M. Stursberg : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Existe-t-il des émissions produites au Canada qui ne reçoivent aucune subvention du gouvernement?

M. Stursberg : Oui. Par exemple, *Hockey Night in Canada*.

Le sénateur Tkachuk : La SRC est toutefois financée par les contribuables.

M. Stursberg : Laissez-moi vous expliquer. Pour les services de télévision anglaise de la SRC, environ 55 p. 100 de l'argent total provient de sources privées. Il existe deux types de sources privées. La première source privée, par exemple, est destinée à *Newsworld*. Cette chaîne est financée comme n'importe quelle autre chaîne du câble. Elle est financée par les droits d'abonnement ainsi que la publicité.

Pour ce qui est de la chaîne principale de la CBC, environ 200 millions de dollars proviennent de la publicité. Dans le cas de certaines émissions comme *Hockey Night in Canada*, les coûts des droits, en plus des coûts de production, sont payés à plus de 100 p. 100 par les recettes de la publicité. Ces émissions génèrent

shows that do not make as much money or that do not make any money, for that matter — that is, shows that are difficult to finance, such as Canadian drama.

Senator Tkachuk: You named one. Are there others?

Mr. Stursberg: Professional sports make money and *Hockey Night in Canada* makes money. Those are the ones that make money at this point.

Senator Tkachuk: Basically, our landscape of production in Canada is financed by the taxpayer. Whether it is the Canadian Television Fund, Telefilm Canada or the National Film Board, it is some government entity.

I will get to the other part of it now, which is cable. How much money does CBC receive in its cable fees for its news shows?

Mr. Stursberg: Right now it would be about \$65 million in cable fees for *Newsworld*.

Senator Tkachuk: When I watch the cable channel, many of the shows are the same as on CBC. In other words, your national news is just rebroadcast. You run your programming back and forth quite substantially. How much of that \$80 million is spent on independent new production? What shows are produced out of that?

Mr. Stursberg: I want to back this up. It is important to understand that there are no Canadian shows — that is, no comedy, no drama, no children's program that I know of, no documentaries done by Canadians that make money. Period. This is not new; this has been the case since the beginning of Canadian television. In fact, the economics of Canadian television programming are quite intimidating. That is not new and it is not unique to the CBC. Exactly the same thing would be true of CTV's Canadian shows, or Global's Canadian shows or anyone's Canadian shows.

To come back to your question about *Newsworld*, it offers more original Canadian programming than any other news network. The only place in which it actually goes back and forth between the two is that we do put *The National* on at 9 p.m. on *Newsworld*. Aside from that, every night at 10 p.m. we have independent documentaries. Throughout the course of the day we have a new show that begins at 6 a.m. in the morning and runs right through until we put the BBC news on at 6 p.m. in the evening; these are continuous news breaking shows. There is some overlap.

We have tried to ensure that the totality of the resources available to the news department, which is the largest collection of international bureaus available to Canadians, is used in the most efficient way possible to feed both *Newsworld* and the main network in terms of its news offerings.

une marge positive que nous utilisons pour financer certaines des émissions qui ne permettent pas de toucher autant d'argent ou qui ne permettent pas de toucher d'argent du tout, en fait — c'est-à-dire, les émissions qui sont difficiles à financer, comme les dramatiques canadiennes.

Le sénateur Tkachuk : Vous en avez nommé une. Y en a-t-il d'autres?

M. Stursberg : Les sports professionnels sont rentables et *Hockey Night in Canada* aussi. À l'heure actuelle, ce sont des émissions qui font de l'argent.

Le sénateur Tkachuk : En fait, une grande partie de la production au Canada est financée par les contribuables. Que l'on parle du Fonds canadien de télévision, de Téléfilm Canada ou de l'Office national du film, ce sont toutes des organisations gouvernementales.

Je parlerai maintenant de l'autre aspect, c'est-à-dire le câble. Combien d'argent la SRC reçoit-elle en droits d'abonnement pour ses émissions d'information?

M. Stursberg : À l'heure actuelle, *Newsworld* reçoit environ 65 millions de dollars en droits d'abonnement au câble.

Le sénateur Tkachuk : Lorsque je regarde la chaîne sur le câble, je constate qu'un grand nombre des émissions sont les mêmes que sur CBC. Autrement dit, vos nouvelles nationales sont simplement rediffusées. Vous rediffusez considérablement votre programmation. Quelle partie de ces 80 millions de dollars est consacrée à de nouvelles productions indépendantes? Quelles émissions sont produites grâce à ce montant?

M. Stursberg : Laissez-moi vous expliquer. Il est important de comprendre qu'aucune émission canadienne — c'est-à-dire aucune comédie, aucune dramatique, aucune émission pour enfants que je ne connaisse, aucun documentaire produit par des Canadiens n'est rentable. Ce n'est pas une situation nouvelle; c'est ainsi depuis les débuts de la télévision canadienne. En fait, l'économie de la programmation télévisuelle canadienne est plutôt intimidante. Ce n'est pas nouveau et ça ne touche pas seulement la SRC. C'est la même chose pour les émissions canadiennes de CTV, de Global ou de n'importe quelle autre chaîne.

Pour revenir à votre question au sujet de *Newsworld*, cette chaîne offre davantage d'émissions canadiennes originales que n'importe quel autre réseau d'information. La seule véritable rediffusion entre les deux chaînes a lieu parce que nous diffusons *The National* à 21 heures à *Newsworld*. Sinon, chaque soir à 22 heures, nous diffusons des documentaires indépendants. Pendant toute la journée, nous avons une émission d'actualité qui commence à 6 heures le matin et qui dure jusqu'à ce que nous diffusons les nouvelles de la BBC à 18 heures; ce sont des émissions qui diffusent les manchettes en continu. Il y a certains chevauchements.

Nous avons essayé de faire en sorte que la totalité des ressources disponibles pour le secteur de l'information, qui constitue la plus grande collection de bureaux internationaux offerte aux Canadiens, soient utilisées de la façon la plus efficace possible pour fournir des nouvelles tant à *Newsworld* qu'au réseau principal.

Senator Tkachuk: The \$85 million covers an eight-hour segment repeated throughout the day?

Mr. Stursberg: The first news show begins at about 6 a.m. It then runs on until about 9 a.m. or 10 a.m. There is then a second news show that comes on. These are all news shows, so the hosts change because they are tired out. We continue throughout the course of the day like that until we get to the evening.

We have the politics show at 5 p.m.; then we come up to the 6 p.m. show, which is typically the BBC show. On the main channel at 6 p.m., it is the local news, which has gone back up to an hour again. Then we come back into it.

From 7 p.m. to 9 p.m., we have typically more news between 7 p.m. and 8 p.m., followed by George's show and then Peter Mansbridge at 9 p.m. At 10 p.m., the documentaries begin. That is more or less what *Newsworld* is doing.

Senator Tkachuk: The question concerning the Canadian Television Fund that we have been talking about here is that most of the shows go to CBC. Shaw feels that if they pay the money, they should control the cash. Apart from that, how much of the CBC programming is made up of CTF money?

Mr. Stursberg: It is right there in green.

Senator Tkachuk: What percentage is it of that?

Mr. Stursberg: The CBC's total take out of the CTF would be about \$96 million, which is split two thirds-one third for English and French. We would take approximately \$60 million and they would take about \$30 million. The total budget of *CBC Newsworld* plus the main network is about \$600 million.

May I say one thing on the subject of whose money it is? I have to track back a little bit as to how this happened. I used to work for the cable television industry. I was the head of their association for a number of years. This is what happened in the old days: Because of the way the cable companies were regulated, every time they wanted to make a capital investment to upgrade their systems, they would have to go to the CRTC and tell them they needed to do this. The CRTC would say, "Fine, we will now allow you to increase your basic rate." If they needed an extra dollar to cover their capital costs, the CRTC would say, "You can have an extra dollar, but when those capital costs are fully paid in five years, the rate comes back down to what it was originally supposed to be."

What happened was that when the basic rate was supposed to come back down a number of years ago — if I recall it was around 1995 or 1996 — the cable industry said to the CRTC, "We have a good idea; rather than letting the basic rate come down, let us split it 50/50. We will keep 50 cents of the dollar and we will put 50 cents of the dollar into the Canadian Television Fund." Of course, that was never their dollar to begin with. That dollar actually was the consumer's dollar.

Le sénateur Tkachuk : Les 85 millions de dollars couvrent un segment de huit heures répété pendant toute la journée, c'est exact?

M. Stursberg : La première émission de nouvelles commence vers 6 heures du matin. Elle dure jusqu'à 9 ou 10 heures. Il y a par la suite une deuxième émission de nouvelles qui est diffusée. Ce sont toutes des émissions de nouvelles, ce qui fait que les animateurs changent parce qu'ils sont fatigués. Nous poursuivons ainsi pendant toute la journée, jusqu'en soirée.

Nous diffusons l'émission de politique à 17 heures; par la suite, à 18 heures, il y a habituellement l'émission de la BBC. Sur la chaîne principale à 18 heures, on diffuse les nouvelles locales, qui durent aussi une heure. Puis nous y revenons.

De 19 à 21 heures, nous diffusons habituellement d'autres nouvelles entre 19 et 20 heures, suivies de l'émission de George, puis nous avons Peter Mansbridge à 21 heures. À 22 heures, les documentaires commencent. Voilà, en gros, ce que fait *Newsworld*.

Le sénateur Tkachuk : La question concernant le Fonds canadien de télévision dont nous avons parlé ici, c'est que la plupart des émissions sont diffusées à CBC. Selon Shaw, s'ils versent l'argent, ils devraient le contrôler. À l'exception de cela, quelle partie de la programmation de la CBC provient du FCT?

M. Stursberg : Vous l'avez ici en vert.

Le sénateur Tkachuk : Quel pourcentage cela représente-t-il?

M. Stursberg : Au total, la SRC reçoit environ 96 millions de dollars du FCT, dont les deux tiers sont consacrés au réseau anglais et un tiers au réseau français. Nous prenons environ 60 millions de dollars et ils en prennent environ 30. Le budget total de *CBC Newsworld* et du réseau principal est d'environ 600 millions de dollars.

Permettez-moi de vous dire quelque chose au sujet de qui fournit cet argent. Je dois revenir un peu en arrière pour vous expliquer comment c'est arrivé. Je travaillais auparavant pour l'industrie de la télévision par câble. J'ai dirigé leur association pendant un certain nombre d'années. Voici ce qui se passait auparavant : en raison de la façon dont les entreprises de câblodistribution étaient régies, chaque fois qu'elles souhaitaient faire des dépenses d'équipement pour moderniser leur système, elles devaient se présenter devant le CRTC et lui faire part de leurs besoins. Le CRTC disait : « Très bien, nous vous permettrons d'augmenter vos tarifs de base ». Si notre entreprise avait besoin d'un dollar de plus pour ses investissements, le CRTC disait : « Vous pouvez avoir ce dollar de plus, mais lorsque vos investissements seront complètement remboursés dans cinq ans, le tarif devra revenir à ce qu'il était initialement censé être ».

Le tarif de base devait revenir à ce qu'il était il y a un certain nombre d'années — si je me souviens bien, c'était autour de 1995 ou 1996 — mais l'industrie de la télévision par câble a alors dit au CRTC : « Nous avons une idée. Au lieu de diminuer le tarif de base, laissez-nous le diviser en deux. Nous allons conserver 50 ¢ de chaque dollar et nous verserons les 50 ¢ restants au Fonds canadien de télévision ». Bien entendu, ça n'avait jamais été leur dollar. Ce dollar appartenait en réalité au consommateur.

As a result, the cable companies got 50 cents that was not otherwise owing to them, and the other 50 cents went into the fund. The irony is that they are now claiming that the 50 cents they paid into the fund is somehow or other their money. It was never their money in the first place. The entirety was consumers' money. They got paid once, the first 50 cents, and now they are claiming the second 50 cents is their own. It is a most curious argument.

The difficulty is that a lot of this has been lost because it is now over 10 years ago. You have to be a little long in the tooth in terms of one's memory of these events to understand that this money was never theirs in the first place.

Senator Tkachuk: We have all these entities that are taxpayers' money, including your corporation. Would we have a successful television industry without any taxpayers' money? Would there be shows made without anyone subsidizing anything?

Mr. Stursberg: Yes, I think there would be some news shows and there would be sports.

Senator Tkachuk: There would be no drama?

Mr. Stursberg: No.

Senator Tkachuk: Nothing?

Mr. Stursberg: There would be no drama, no comedies, no documentaries, nothing — and there would be no public affairs shows. I can see you smiling at me. I know you find that hard to believe.

Senator Tkachuk: I find it impossible to believe.

Mr. Stursberg: I can tell you this. This has been true in Canada since the very beginning of broadcasting — not just since the beginning of television, but since the beginning of broadcasting. If there was no public funding for this, there would be no drama, no comedy, no documentaries, nothing. There would be, I absolutely agree with you, news and sports, but that would be it.

There also would be lots of American programming; there would be even more American programming, if that is humanly possible to imagine.

Senator Munson: Can the CBC survive without the Canadian Television Fund?

Mr. Stursberg: You can see right here; take all those things that are in green and knock them off. That is pretty much what will happen.

Senator Munson: There are those who argue that you have the best of three worlds. You have tax dollars, you have advertising dollars and you have independent producers delivering programming to the CBC through other dollars. I would like to have your arguments.

Par conséquent, les entreprises de câblodistribution ont obtenu 50 ¢ qui ne leur revenaient pas, et les 50 ¢ restants ont été versés dans le fonds. Ironiquement, elles indiquent aujourd'hui que les 50 ¢ versés dans le fonds sont, d'une façon ou d'une autre, à elles. Ça n'avait jamais été leur argent. C'était entièrement l'argent des consommateurs. Elles ont obtenu la première tranche de 50 ¢, et maintenant elles disent que l'autre tranche de 50 ¢ leur appartient aussi. Il s'agit d'un argument extrêmement curieux.

Le problème, c'est qu'une grande partie de cette situation a été oubliée parce qu'elle est survenue il y a maintenant plus de 10 ans. Il faut avoir une bonne mémoire et bien se souvenir de ces événements pour comprendre que cet argent ne leur a jamais appartenu.

Le sénateur Tkachuk : Toutes ces entités ont été créées avec l'argent des contribuables, y compris votre société. Aurions-nous une bonne industrie de la télévision sans l'argent des contribuables? Pourrait-on produire des émissions si personne ne subventionnait quoi que ce soit?

M. Stursberg : Oui, je crois qu'il y aurait des émissions de nouvelles et des émissions sportives.

Le sénateur Tkachuk : Il n'y aurait pas de dramatiques?

M. Stursberg : Non.

Le sénateur Tkachuk : Rien du tout?

M. Stursberg : Il n'y aurait pas de dramatiques, pas de comédies, pas de documentaires, rien. Il n'y aurait pas non plus d'émissions d'actualité. Je vois que vous me souriez. Je sais que vous avez de la difficulté à le croire.

Le sénateur Tkachuk : Je ne le crois pas du tout.

M. Stursberg : Voici ce que je peux vous dire. C'est vrai au Canada, et ce, depuis les tout débuts de la radiodiffusion — pas seulement depuis les débuts de la télévision, mais depuis les débuts de la radiodiffusion. Sans financement public, il n'y aurait pas de dramatiques, pas de comédies, pas de documentaires, rien. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y aurait des émissions de nouvelles et des émissions sportives, mais ce serait tout.

Il y aurait aussi beaucoup d'émissions américaines; il y aurait encore plus d'émissions américaines, si on peut humainement se l'imaginer.

Le sénateur Munson : La SRC peut-elle survivre sans le Fonds canadien de télévision?

M. Stursberg : Vous pouvez le voir ici; retirez toutes les cases qui sont en vert. C'est, en gros, ce qui arriverait.

Le sénateur Munson : Certaines personnes soutiennent que vous avez le meilleur de trois mondes. Vous recevez l'argent des contribuables, vous recevez l'argent de la publicité et vous avez des producteurs indépendants qui fournissent des émissions à la SRC grâce à d'autres moyens financiers. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Mr. Lafrance: We are not the only ones who have a few sources of dollars. If you take Quebecor, for example, they have money from cable subscribers, tax credits and advertising. Television is always a kind of construction of an economic model. They have all those types of revenues, so it is different.

I will give the example for French programming. We have public money, it is true; but we have to be present all across Canada. We have to produce, and we do produce, more information. We launched 14 new French Canadian dramas this year. We have shows about science, about religion. We are a very different division and so we participate in the enrichment of the system, and that is very important. That is why we have this difference with public money, and that is why we are different.

Senator Munson: Tell me how those tax credits work in the private sector.

Mr. Stursberg: The point that Mr. Lafrance makes is fundamental. If I can pause on it for a second, there are many different kinds of public preferences that are granted in this country for broadcasting. All broadcasting is built on public preferences, whether those grants are licences that are protected by foreign ownership rules or licences that protect people from entry by other competitors; whether it is simultaneous substitution rules in English that, in fact, protect their advertising market; whether it is access to tax credits — tax credits simply finance the labour component of productions; whether it is access to the Canadian Television Fund; whether it is access to cable subscription fees that are dictated by the CRTC; these are all public preferences.

Of these public preferences, some are available to the private sector and some are available to the CBC. We obviously have nothing available to us by way of simultaneous substitution because we do not put on American shows. They put on American shows and they get that preference.

In common, we have access to cable fees, tax credits and the CTF. However, the idea that somehow or other in this country there is a public sector and a private sector, with an absolutely clean cut between the two, is not how the broadcasting system has ever worked.

One thing about the question on whether we should have 37 per cent of the fund, interestingly, the fund goes back a long way; Francis Fox was the inventor of the fund when he was there. He invented many good things when he was the Minister of Communications.

I had the pleasure of being his flunky at the time — not in his political office, I might add. I was an official in the department at the time when he was the minister; and when the fund was first established in 1983, it was structured so that 50 per cent of the fund would go to the CBC. Then when the cable industry set up

M. Lafrance : Nous ne sommes pas les seuls ayant quelques sources de revenus. Prenons Quebecor, par exemple. Elle reçoit de l'argent des abonnés du câble, des crédits d'impôt et de la publicité. La télévision représente toujours un peu un modèle économique. Elle a tous ces types de recettes différentes, ce qui fait que sa situation diffère.

Laissez-moi vous parler de la programmation en français. C'est vrai, nous recevons de l'argent du public; mais nous devons être présents partout au Canada. Nous devons produire plus d'information et nous le faisons. Nous avons lancé 14 nouvelles dramatiques canadiennes en français cette année. Nous avons des émissions au sujet de la science et de la religion. Nous sommes une division très différente et, ainsi, nous participons à l'enrichissement du système, ce qui est très important. C'est pourquoi nous avons cette différence grâce à l'argent des contribuables, et c'est pourquoi nous sommes différents.

Le sénateur Munson : Dites-moi comment fonctionnent ces crédits d'impôt dans le secteur privé.

M. Stursberg : L'argument formulé par M. Lafrance est fondamental. Je vais m'y arrêter quelques secondes, si vous me le permettez. Il y a de nombreux types de préférences du public au pays qui sont subventionnées aux fins de la radiodiffusion. Toute la radiodiffusion se fonde sur les préférences du public, peu importe si ces subventions sont des licences protégées par la réglementation sur la propriété étrangère ou des licences qui protègent les gens contre l'entrée d'autres concurrents; peu importe si ce sont les règles de substitution de signaux identiques en anglais qui, en fait, protègent leur marché de la publicité; peu importe si l'on parle d'accès aux crédits d'impôt — les crédits d'impôt financent simplement le volet main-d'œuvre des productions; peu importe si on parle de l'accès au Fonds canadien de télévision; peu importe si on parle de l'accès aux frais des abonnements au câble qui sont dictés par le CRTC; ce sont toutes des préférences du public.

Parmi ces préférences du public, certaines sont offertes aux secteurs privés et certaines sont offertes à la SRC. Bien entendu, rien ne nous est offert pour ce qui est de la substitution de signaux identiques parce que nous ne diffusons pas d'émissions américaines. Le secteur privé diffuse des émissions américaines et obtient cette préférence.

Nous avons accès aux droits d'abonnement au câble, aux crédits d'impôt et au FCT. Toutefois, l'idée selon laquelle il existe dans ce pays un secteur public et un secteur privé très distinct n'est en fait pas conforme à la façon dont le système de radiodiffusion fonctionne.

Pour ce qui est de savoir si nous devrions obtenir 37 p. 100 des fonds, il est intéressant de noter que le fonds existe depuis longtemps; Francis Fox a inventé le fonds lorsqu'il était là. Il a inventé de nombreuses bonnes choses lorsqu'il était ministre des Communications.

J'ai eu la chance de travailler avec lui à ce moment-là — mais je n'étais toutefois pas dans son cabinet politique. J'étais fonctionnaire au ministère lorsqu'il était ministre; quand le fonds a été créé en 1983, il était structuré de façon à ce que 50 p. 100 des fonds soient affectés à la SRC. Par la suite, lorsque

its first round of contributions to what was then called the licence fee program, up to 50 per cent of that money also went to the CBC. The reason they did that was in recognition of the fact that the CBC had a unique opportunity to be able to put programming on in real prime time when Canadians were actually watching television.

If you want to spend your money efficiently through the CTF, then 50 per cent of the drama money comes to us. Two thirds of the viewing of Canadian drama is on the CBC. The reason for that is simple: deep primetime in English Canadian television is only available for Canadian programs on the CBC. Everyone else's network is taken up with U.S. programs during the times when Canadians are watching television.

Senator Munson: Vidéotron argued to Quebecor that they wanted to go their own way, have their own production houses, hire their own producers, and do all of it in their own way. All of that would be new for them in comparison with what has been described as the shared way on the television highway. There is a task force and everyone is trying to work together again but Vidéotron might go its own way. Are independent producers able to raise their own funds to be able to work within the confines of the CBC and while allowing the private sector to do its own thing?

Mr. Lafrance: First, Quebecor argues in the proposal that the money, as Mr. Stursberg explained, is from their subscribers, who have paid for the television service that they receive. They receive television from Radio-Canada, CBC and many other players. The subscribers pay that money to enrich their own system. First, the money does not belong to Vidéotron or Quebecor but to the subscribers. We have to remember that.

Second, the proposal for Quebecor raised the question of concentration, in particular the Quebec market. We have never seen such a large horizontal and vertical concentration in media and culture anywhere in Canada. It is a big problem for the future. If we want to respect the spirit of the Canadian Broadcasting Act, there should be some independent producers as well and an assurance that all players can participate in the creation of programming for television. We must be prudent in that style.

There is a great deal of intellectual scope and the spirit of the law is such that all players should work together to enrich the Canadian system as opposed to all players operating from one side only. That is important to keep in mind.

There is likely a balance between the money that the independents put in and what they take out. However, it would set a precedent if each player were to play alone. That would be quite dangerous for the health of our current system. We are in a cultural industry, which is an unusual market.

Senator Munson: My question is for Mr. Stursberg. What does the CBC receive in terms of tax dollars? Is it enough?

l'industrie de la câblodistribution a entamé sa première ronde de contributions à ce qui était alors appelé le Programme de droits de diffusion, jusqu'à 50 p. 100 de cet argent était également affecté à la SRC. On a agi ainsi du fait que la SRC avait une chance unique de pouvoir diffuser sa programmation aux heures de grande écoute, au moment où les Canadiens regardaient la télévision.

Si on souhaite dépenser l'argent du FCT de façon efficace, 50 p. 100 de l'argent affecté aux dramatiques doit nous être remis. La SRC diffuse deux tiers des dramatiques canadiennes regardées. La raison est simple : les heures de grande écoute en télévision canadienne anglaise ne comportent que des émissions canadiennes à la SRC. Tous les autres réseaux diffusent des émissions américaines pendant les heures où les Canadiens regardent la télévision.

Le sénateur Munson : Vidéotron a fait savoir à Quebecor qu'elle souhaitait suivre son chemin, avoir ses propres maisons de production, embaucher ses propres producteurs et faire tout cela à sa façon. Tout cela serait nouveau pour elle, comparativement à ce qui a été décrit comme étant une voie partagée sur l'autoroute de la télévision. Il existe un groupe de travail et tous tentent de travailler ensemble encore une fois, mais Vidéotron pourrait agir seule. Les producteurs indépendants sont-ils en mesure d'amasser leurs propres fonds pour pouvoir travailler en respectant les limites de la SRC tout en permettant au secteur privé d'agir comme il l'entend?

M. Lafrance : Tout d'abord, selon Quebecor, l'argent provient, comme M. Stursberg l'a expliqué, des abonnés, qui ont payé pour le service de télévision qu'ils reçoivent. Ils reçoivent des services de télévision de Radio-Canada, de la CBC et de nombreux autres. Les abonnés déboursent cet argent pour enrichir leur propre système. Tout d'abord, l'argent n'appartient ni à Vidéotron ni à Quebecor, mais plutôt aux abonnés. Il faut s'en souvenir.

Deuxièmement, la proposition concernant Quebecor a soulevé la question de la concentration, en particulier sur le marché québécois. Nous n'avons jamais vu une telle concentration horizontale et verticale des médias et de la culture, où que ce soit au Canada. Il s'agit d'un énorme problème. Si nous voulons respecter l'esprit de la Loi canadienne sur la radiodiffusion, il devrait y avoir des producteurs indépendants ainsi qu'une garantie selon laquelle tous peuvent participer à la création d'émissions de télévision. Nous devons donc être prudents à cet égard.

Il y a une grande portée intellectuelle et l'esprit de la loi est tel que tous les joueurs devraient travailler ensemble pour enrichir le système canadien, au lieu d'agir isolément. Il est important de s'en souvenir.

Il semble y avoir un équilibre entre l'argent que versent les indépendants et ce qu'ils retirent. Toutefois, un précédent serait créé si chaque joueur agissait seul. Cela poserait des risques importants pour la santé de notre système actuel. Nous sommes au sein d'une industrie culturelle, ce qui constitue un marché inhabituel.

Le sénateur Munson : Ma question s'adresse à M. Stursberg. Que reçoit la SRC en fait d'argent des contribuables? Est-ce suffisant?

Mr. Stursberg: Is it enough? I would not put it that way; I would say it slightly differently. I would say that it depends on what you want the CBC to do. It is impossible to answer the question of what the right amount of financing is without asking the question: "What do you want us to do?" We have, for a short time, taken the view that the right way to approach this question is not in the abstract but is in the way that the British government approaches the BBC. The British government and the BBC enter into what constitutes a contract. The government tells the BBC what programming it wants to see on BBC in the various categories, including drama, comedy, news, children's shows, as well as the number of channels, et cetera. The government and the BBC then discuss, negotiate and conclude the costs, which includes signing a 10-year deal. Seven years into the contract, they reopen the discussions for the next contract.

The best way to approach the issue of the right level of financing for the CBC is to have exactly the same kind of conversation between the government and the CBC. If people believe deeply that we should have great Canadian drama and comedy for Canadians to watch and listen to, then we are perfectly happy to tell the government what it will cost. There are no secrets in any of this, because it is completely straightforward.

Senator Tkachuk: Should the people not decide that?

Mr. Stursberg: Absolutely. I agree with you that they should decide.

Senator Tkachuk: Why should they not decide it through the cable industry? In other words, if they wish to buy this Canadian drama content, for example, then they can pay for it directly from their homes.

Mr. Stursberg: I am not sure how that model would work.

Senator Tkachuk: The model would work without the government, whereby Canadians would decide what they want and pay CBC directly for it. If they did not want the program, they would not pay for it.

Mr. Stursberg: I take your point. I actually agree with you, although I do not think the mechanism that you propose would make that happen. When we finance cable channels, people go to the CRTC, apply for a channel, and tell the CRTC how much money they want. The CRTC then agrees to the amount of money and how the channel will be carried on the cable company. The cable channels are not decided by the people. However, I take your point that we truly need a conversation between Parliament and the CBC, with Parliament reflecting what Canadians want as to what this contract should look like and how it should be structured and financed. I take your point, senator, that the contract should be between Canadians and the CBC and, presumably, mediated by Parliament.

M. Stursberg : Est-ce suffisant? Je ne le dirais pas comme ça; je le dirais de façon un peu différente. Je dirais que cela dépend de ce qu'on veut que la SRC fasse. Il est impossible de répondre à la question de savoir ce qui est le niveau adéquat de financement sans se poser la question suivante : « Que voulez-vous que nous fassions? ». Depuis quelque temps, nous considérons que la bonne façon d'aborder cette question n'est pas abstraite; il faut examiner la façon dont le gouvernement britannique aborde la question de la BBC. Le gouvernement britannique et la BBC concluent ce qui est, en fait, un contrat. Le gouvernement dit à la BBC quelles émissions il souhaite voir à la BBC dans les différentes catégories, y compris les dramatiques, les comédies, les émissions de nouvelles, les émissions pour enfants ainsi que le nombre de chaînes, et cetera. Par la suite, le gouvernement et la BBC discutent, négocient et tirent des conclusions quant aux coûts, et signent une entente de 10 ans. Après sept ans, les discussions reprennent en vue du prochain contrat.

La meilleure façon d'aborder la question du bon niveau de financement pour la SRC serait d'avoir exactement la même approche entre le gouvernement et la SRC. Si les gens croient fermement que les Canadiens devraient pouvoir regarder et écouter d'excellentes dramatiques et comédies canadiennes, alors nous serons heureux de dire au gouvernement ce qu'il en coûtera. Tout ce processus ne comporte aucun secret, parce que c'est complètement transparent.

Le sénateur Tkachuk : Les gens ne devraient-ils pas prendre cette décision?

M. Stursberg : Absolument. Je suis d'accord avec vous; ils devraient pouvoir décider.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi ne devraient-ils pas prendre cette décision par le biais de l'industrie de la câblodistribution? Autrement dit, si les gens souhaitent se procurer ces dramatiques canadiennes, par exemple, alors ils pourraient les payer directement de chez eux.

M. Stursberg : Je ne vois pas trop comment ce modèle fonctionnerait.

Le sénateur Tkachuk : Ce modèle fonctionnerait sans le gouvernement, c'est-à-dire que les Canadiens décideraient ce qu'ils veulent et paieraient la SRC directement pour l'obtenir. Ils ne paieraient pas pour les émissions qu'ils ne veulent pas voir.

M. Stursberg : Je vois. En fait, je suis d'accord avec vous, mais je ne crois pas que le mécanisme que vous proposez aurait ce résultat. Quand nous finançons les canaux câblés, les gens s'adressent au CRTC, présentent une demande pour un canal et disent au CRTC combien d'argent ils veulent. Le CRTC donne son accord quant au montant demandé et décide comment le canal sera distribué par la compagnie de câblodistribution; ce n'est pas la population qui décide de la diffusion des canaux câblés. Cependant, je comprends votre argument quand vous dites que nous avons vraiment besoin d'une conversation entre le Parlement et la SRC, le Parlement se faisant le porte-parole des Canadiens quant à la manière dont ce contrat devrait être structuré et financé. En somme, sénateurs, vous nous dites que le contrat devrait être conclu entre les Canadiens et la SRC, et l'on peut supposer que le Parlement devrait être l'intermédiaire.

Senator Munson: Briefly, in a perfect world the CBC should get out of advertising, tax us a bit more, or have a contract like that of the BBC, where it is written in that you pay for it and you watch it.

Mr. Stursberg: I think it might work a little differently. The BBC is one of the few public broadcasters in the world that does not have advertising. It would have to be determined what kind of mix we want for the CBC, and whether there would be an advertising base or public-subsidy base or both and for which programs, such as professional sports, if it were decided to continue with that programming. There are many ways in which we could do this, but that is the kind of conversation that would be useful to the future of the corporation.

Senator Munson: In terms of jobs, how many does the CTF create? What would happen if the private partners went their own way? Would there be job losses?

Mr. Stursberg: Currently, the CTF creates about 20,000 jobs in Canada. If the money were pulled out by the cable companies, the independent producers certainly would not be able to replace that money.

[Translation]

Senator Dawson: Mr. Stursberg, when you were the minister's "flunkey," I was sitting in the other Chamber when you testified before the committee. Had I known that you were his flunkey, I would have phrased my questions differently. But 25 years later, it's too late!

But indeed, 25 years ago, when we asked questions about production, we looked at the charts and ascertained that Quebecers produced and consumed 80 per cent of their television product and, in English Canada, the situation was just about the opposite. Is that still the case?

Mr. Lafrance: Yes, it is true that Quebecers are very attached to their television. On Sunday evenings, probably 75 per cent or 80 per cent of Quebecers tune in to one of the general-interest channels. They are very attached to their television; it is not just a successful sector.

That being said, today we can see the impact of audience fragmentation, which the chairman alluded to earlier. Audiences have become fragmented as a result of the impact of the new technologies. I will give you an example that will make you smile. Do you know how many people tuned in to the program *L'heure des quilles* in 1964 on Radio-Canada? When the program *L'heure des quilles* was broadcast on Saturday afternoons, the viewing audience totalled 2.6 million. You can imagine the production costs for this program! Today, when a program attracts more than a million viewers, it becomes a television phenomenon. The television industry has changed tremendously. The fact remains, however, that Quebecers have remained extremely attached to their television. Back then, there were two channels whereas today there are many. It is true that they have remained extremely

Le sénateur Munson : Brièvement, dans un monde idéal, la SRC devrait se retirer de la publicité, prendre un peu plus de nos impôts ou avoir un contrat comme celui de la BBC, dans lequel il est stipulé par écrit que l'on paie pour les émissions que l'on regarde.

M. Stursberg : Je pense que cela pourrait fonctionner quelque peu différemment. La BBC est l'un des rares radiodiffuseurs au monde qui ne fait aucune publicité. Il faudrait décider de la structure de financement que nous voulons pour la SRC, à savoir s'il y aurait une base de financement par la publicité ou par des subventions publiques ou les deux et pour quelles émissions, par exemple, la diffusion de sports professionnels, à supposer que l'on décide de poursuivre dans ce créneau. Il y aurait bien des manières de s'y prendre, mais c'est justement cette conversation qu'il serait utile d'avoir pour établir l'avenir de la société.

Le sénateur Munson : En fait d'emplois, combien le FCT en crée-t-il? Qu'arriverait-il si les partenaires privés faisaient bande à part? Y aurait-il des pertes d'emplois?

M. Stursberg : À l'heure actuelle, le FCT crée environ 20 000 emplois au Canada. Si les compagnies de câblodistribution retireraient leur argent, les producteurs indépendants ne seraient certainement pas en mesure de remplacer cet argent.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur Stursberg, lorsque vous étiez le « flunkey » du ministre, j'étais dans l'autre Chambre quand vous veniez dans le comité, si j'avais su que vous étiez son « flunkey », j'aurais posé mes questions différemment. Mais 25 ans plus tard, c'est trop tard!

Mais il y a 25 ans, effectivement, lorsqu'on posait la question concernant les productions, on regardait les tableaux et on disait que les Québécois produisent et consomment 80 p. 100 de ce qu'ils ont comme produit télévisuel, et dans le Canada anglais, c'était à peu près l'équivalent renversé. Est-ce que c'est toujours le cas?

M. Lafrance : Oui, c'est vrai que les Québécois sont très attachés à leur télévision. Dimanche soir, probablement que 75 ou 80 p. 100 des Québécois étaient à l'écoute d'une des trois chaînes généralistes. Ils sont très attachés à leur télévision, ce n'est pas juste une industrie à succès.

Cela dit, on voit aujourd'hui l'impact de la fragmentation des auditoires, ce dont parlait la présidente tantôt. Il y a fragmentation des auditoires suite à l'impact des nouvelles technologiques. Je vais vous donner un exemple qui va vous faire sourire. Savez-vous combien de gens écoutaient l'émission *L'heure des quilles* en 1964 à Radio-Canada? Quand l'émission *L'heure des quilles* était en ondes, le samedi après-midi, il y avait 2 600 000 personnes qui l'écoutaient. Vous pouvez imaginer le coût de production de cette émission! Aujourd'hui quand une émission faite plus d'un million, c'est un phénomène télévisuel. L'industrie de la télévision a énormément changé. Il reste que les Québécois sont restés extrêmement attachés à leur télé. À l'époque, ils avaient deux chaînes, aujourd'hui, ils en ont une multitude. C'est vrai qu'ils sont restés extrêmement attachés à leur

attached to their television — this is not so true in English Canada — but the same can also be said of their music and film industries.

Senator Dawson: I would like to go back to this concept of communicating vessels. We will take you at your word with respect to the equal distribution of funding versus the money that you receive from the cable sector, the public sector or advertising. Let us say that yesterday you and other private companies negotiated with *Hockey Night in Canada* and *La soirée du hockey* and that you won. You make a profit with hockey. But you are already subsidized. Regardless of whether the 20 cents comes from advertising or the cable sector, how can we not think that you are using public money to compete with the private networks?

Mr. Stursberg: As far as hockey is concerned, the key for us is that hockey will be profitable for the CBC. When we negotiated the agreement that was announced yesterday, we made it very clear that hockey broadcasts will be funded solely by advertising. So in that sense, no public money is being used to fund hockey now. That is an absolutely pivotal point for me. We find ourselves in a rather odd position. It all comes back to the fact that we are a public broadcaster.

Indeed, right now we are more like a private broadcaster given that 55 per cent of our revenues come from the private sector. We always try to emphasize the fact that some of our programs are not funded through public money whereas others, such as the documentaries, dramas, children's programming are federally funded. It is complicated, but we need to clarify the situation.

Mr. Lafrance: The program schedule for French television is much different from that of TVA and TQS. We are not banking on the same things. This year we aired 14 new dramas such as *Sophie Paquin* and *La Galère*, which are dramas that are frequently produced by young authors and there is often risk involved. We have many hours of news and public affairs per week, science programs which are simply not broadcast by TVA. We are not dependent on a *Loft Story*, an *Occupation double* or a translation of *America's Got Talent*. We are not in the same market and our television programming is extremely different. We are not in the same market for 90 per cent of the program schedule.

Senator Dawson: Are there any private producers that are not totally dependent on Radio-Canada? In the agreement announced yesterday with respect to *Hockey Night in Canada*, you explained that, for the first time, you had forecast what was going to happen with Internet programming, revenues and Internet distribution. That was a first. Could you explain, in terms of revenue and expenditures, the fact that this is, as you said, a program that is self-sufficient through independent revenue?

Mr. Lafrance: There are small production houses that produce only one or two programs. Some of them may be totally dependent on Radio-Canada. Whereas large production houses such as Zone 3 and Sphère Média produce many programs for various broadcasters.

télé — c'est moins vrai au Canada anglais —, mais c'est également vrai dans le domaine de la musique et du cinéma, pas seulement pour la télévision.

Le sénateur Dawson : Je veux revenir à la notion des vases communicants. On se fie à votre parole quant à la distribution à parts égales du fonds versus l'argent que vous recevez du câble, du public ou de la publicité. Disons qu'hier, vous avez négocié avec *Hockey Night in Canada* et la *Soirée du hockey* contre des compagnies privées et que vous avez gagné. Vous faites des profits avec le hockey, mais vous êtes déjà subventionné. Quel que soit le 20 cents qui vient de la publicité ou du câble, comment ne pouvons-nous pas penser que vous n'utilisez pas de l'argent des fonds publics pour faire compétition aux réseaux privés?

M. Stursberg : En ce qui concerne le hockey, c'est clair. Pour nous, le test primordial c'est que le hockey sera rentable pour CBC. Quand nous avons négocié l'entente annoncée hier, nous avons dit clairement que le hockey serait financé uniquement par la publicité. Dans ce sens là, aucun argent public ne finance le hockey maintenant. C'est pour moi absolument central. On se trouve dans une situation assez bizarre. On part toujours du fait que nous sommes un diffuseur public.

Effectivement, nous sommes à ce moment-ci davantage un diffuseur privé dans le sens où 55 p. 100 de nos revenus provient du secteur privé. Nous essayons toujours d'insister sur le fait que certaines de nos émissions ne sont pas financées par l'argent public et que d'autres comme les documentaires, les dramatiques, les émissions pour enfants sont financées par les fonds publics reçus du gouvernement fédéral. C'est compliqué, mais il faut insister.

M. Lafrance : Du côté du service français, notre grille est extrêmement différente de celles de TVA et de TQS. On ne mise pas sur les mêmes choses. Nous avons lancé cette année 14 nouvelles dramatiques comme *Sophie Paquin* et *La Galère* qui sont des dramatiques très souvent produites par de jeunes auteurs et souvent à risque. On a beaucoup d'heures d'informations et d'affaires publiques par semaine, des émissions scientifiques pour lesquelles on n'est pas du tout sur le même terrain que TVA. On ne mise pas ni pour *Loft Story* ni pour *Occupation double* ni pour la traduction *Du talent à revendre*. On n'est pas dans le même marché et notre télévision est extrêmement différente. Pour 90 p. 100 de sa grille, on n'est pas sur le même marché.

Le sénateur Dawson : Y a-t-il des producteurs privés qui ne vivent que de Radio Canada? Dans l'entente avec *Hockey Night In Canada* d'hier, vous avez expliqué que, pour la première fois, vous aviez prévu ce qui allait arriver avec les émissions sur Internet, les revenus et la distribution sur Internet. C'est une première. Pouvez-vous nous expliquer, sur le plan des revenus et dépenses, le fait que ce soit, comme vous nous l'avez dit, une émission qui vit d'elle-même par des revenus indépendants?

M. Lafrance : Il existe de petites maisons de productions qui ne produisent qu'une ou deux émissions. Il est possible que certaines d'entre elles ne vivent que de Radio-Canada. Alors que de grandes maisons de production comme Zone 3 et Sphère Média, produisent plusieurs émissions pour plusieurs diffuseurs.

Mr. Stursberg: It is difficult to forecast revenue for the other platforms. For this particular contract, we looked at the revenues generated by the Olympic Games in Torino. We put the Games on the Internet and also on the more mobile services. In the case of Torino, the revenue from the new platforms represented nearly 5 per cent of our gross revenue. As far as this contract is concerned, we estimated 5 per cent to begin with, but we know very well that the value of these rights will increase. Some consultants indicated that, as far as sports programming was concerned, the value of these rights would probably increase by 20 per cent to 30 per cent per year. Accordingly, we built a model indicating that we are expecting, within a seven- to eight-year time frame, that the value of these rights will account for a larger percentage of total revenue. It is difficult to say now, but it will probably be somewhere around 15 per cent.

[English]

Senator Fox: I am glad that both Mr. Lafrance and Mr. Stursberg are here with us this morning. I came into the room just as I was receiving those kudos and I would like to say that it was a function of the quality of advice you received in those days.

Maybe I missed it, Mr. Stursberg; please go over it quickly for me if I have. I want to get back to the Canadian Television Fund if I may. About 37 per cent of Canadian Television Fund money goes, to quote you, "...to independent producers whose television programs are broadcast on CBC and Radio-Canada." Is the 37 per cent formula in the fund or is it something that varies from year to year?

Mr. Stursberg: As I mentioned earlier, the original numbers were 50 per cent and up to 50 per cent of the fund. To calculate this 37 per cent, they looked at the historical draw of the CBC against the fund, if memory serves me, across the previous four or five years. That is how they fixed the number. It was not arbitrary; it was based on who actually drew how much over the previous five years.

Senator Fox: That percentage would be subject to change, then.

Mr. Stursberg: The 37 per cent is fixed by the government and dictated to the fund. The other people within the fund each have individual envelopes of money, and the size of the envelopes of money that they have are determined in part by the historical draw and in part by how well they do in terms of attracting audiences to their programs going forward.

Their amounts of money can grow or shrink, depending on how well they do, but ours is fixed unless the government decides to expand or contract it.

[Translation]

It is based on the ratings. One of the reasons for the 37 per cent figure is that we cannot ask Radio-Canada to make distinctions and tie its funding to ratings. We would be in a bit of a different ball game then. We are one of the rare organizations to produce youth programming and documentaries, programs where we

M. Stursberg : Il est difficile de prédire les revenus des autres plates-formes. Pour le contrat, nous avons examiné les revenus reçus dans le contexte des Jeux olympiques de Turin. Nous avons offert les Jeux sur Internet et également sur les services mobiles. Pour Turin, les revenus des nouvelles plates-formes ont une valeur de presque 5 p. 100 de nos revenus bruts. Pour le contrat nous avons estimé possiblement 5 p. 100 pour commencer, mais on sait très bien que la valeur de ces droits va augmenter. Quelques consultants ont indiqué que pour les émissions sportives, la valeur de ces droits allait augmenter probablement de 20 et 30 p. 100 par année. Dans ce sens là, nous avons bâti un modèle qui indique que nous anticipons, d'ici sept ou huit ans, que la valeur de ces droits constituera un plus grand pourcentage des revenus totaux. C'est difficile à dire maintenant, mais ce serait probablement autour de 15 p. 100.

[Traduction]

Le sénateur Fox : Je suis content que M. Lafrance et M. Stursberg soient tous les deux avec nous ce matin. Je suis entré dans la salle juste au moment où l'on me lançait ces félicitations et je voudrais dire que cela reflétait la qualité des conseils que vous receviez à cette époque.

Cela m'a peut-être échappé, monsieur Stursberg; si c'est le cas, je vous demanderais de résumer rapidement. Je veux revenir au Fonds canadien de télévision. Environ 37 p. 100 de l'argent du fonds est accordé, et je cite votre mémoire, « aux producteurs indépendants dont les émissions de télévision sont diffusées à CBC et à Radio-Canada ». Cette proportion de 37 p.100 est-elle établie dans le fonds ou bien ce chiffre varie-t-il d'une année à l'autre?

M. Stursberg : Comme je l'ai dit tout à l'heure, à l'origine, le chiffre était de 50 p. 100 et jusqu'à 50 p. 100 du fonds. Pour calculer ce 37 p. 100, on a examiné la proportion de l'argent accordé à CBC et à la SRC au cours des quatre ou cinq années précédentes, si ma mémoire est bonne. C'est ainsi qu'on en est arrivé à ce chiffre. Ce n'était pas arbitraire; on est allé voir combien d'argent chaque partenaire a reçu au cours des cinq années précédentes.

Le sénateur Fox : Ce pourcentage peut donc changer.

M. Stursberg : La proportion de 37 p. 100 est fixée par le gouvernement et imposée au fonds. Les autres bénéficiaires du fonds ont chacun leur propre enveloppe d'argent dont l'ampleur est déterminée en partie par l'historique du partage et en partie par le taux de succès de chacun en termes d'auditoire pour leurs émissions.

Le montant qui leur est accordé peut augmenter ou diminuer, selon le succès qu'ils obtiennent, mais le nôtre est fixe, à moins que le gouvernement ne décide de l'augmenter ou de le réduire.

[Français]

C'est fondé sur les résultats d'écoute. L'une des raisons expliquant le 37 p. 100 c'est qu'on ne peut pas demander à Radio-Canada de faire du distinctif et de lier son financement à ses résultats d'écoute. On serait alors dans une logique un peu différente. Nous sommes un des rares à produire de la jeunesse, du

would be at a considerable disadvantage if ratings were taken into account. The 37 per cent figure recognizes the distinct nature of public television.

Senator Fox: Given that this is a stable source of funding which you can rely on year after year, it is a bit funny to say —

[English]

— that the CBC does not receive CTF money. Independent producers are recipients of this funding. However, those are all independent producers who have licences from the CBC. That is sort of playing with words. I know that you do not receive it so that you can spend it the way you want on in-house productions, but it is still CBC funding.

Mr. Stursberg: I take the distinction, but the only reason we wanted to emphasize this point is that the way in which it had been characterized by Shaw and Quebecor was that the money had somehow or other gone into the CBC and we were going to use it for in-house production, which is not true. The money actually is used by the CBC exactly as you say, namely to commission independent producers to do it.

This is part of the policy, dare I say. There was a desire on the part of the government, going back well over 20 years now, to build an independent production community in this country as being fundamental to the overall cultural architecture of the country.

When we say that it goes to the independent producers, we think it is important that people understand that the money flows through us, but it goes by way of a licence fee to the independent producers. The other important thing is that the independent producers end up owning the programs. If they want to exploit them in other ways, whether by international sales or whatever, they are at liberty to do so.

Senator Fox: I want to get into the question of independent producers, but before I do, I want to add to what you just said. The policy also allowed this country to develop a great deal of expertise in technical crews. If there are movies being shot in Canada today, it is because over a period of time, through the independent production industry, we also developed some highly skilled crews from one coast to the other.

When I was listening to Mr. Lampron last week, and I will put this question to both Mr. Lafrance and to Mr. Stursberg —

[Translation]

Mr. Lampron appeared to be challenging the entire idea of independent production by saying that the situation had indeed changed a great deal, that these were things that we would have liked to have done in our youth, et cetera, but that today, this sector of private production cannot be effective.

documentaire, des genres d'émissions dont les fonctions d'écoute nous nuiraient considérablement. Le 37 p. 100 reconnaît le caractère distinctif de la télévision publique.

Le sénateur Fox : Étant donné que c'est stable, c'est une source sur laquelle vous comptez année après année, c'est un peu drôle de dire...

[Traduction]

... que la SRC ne reçoit pas d'argent du FCT. Les producteurs indépendants bénéficient de ce financement. Cependant, ce sont tous des producteurs indépendants qui ont des licences de la SRC. C'est un peu jouer sur les mots. Je sais que vous ne touchez pas cet argent et que vous ne pouvez donc pas le dépenser comme vous l'entendez pour les productions maison, mais c'est tout de même de l'argent qui sert à financer la SRC.

M. Stursberg : Je comprends la distinction, mais la seule raison pour laquelle nous voulions insister sur ce point, c'est que Shaw et Quebecor avaient présenté la situation en disant que l'argent, d'une manière ou d'une autre, avait été versé à la SRC et que nous allions nous en servir pour financer les productions maison, ce qui n'est pas vrai. En réalité, l'argent est utilisé par la SRC exactement comme vous le dites, c'est-à-dire pour commander des émissions à des producteurs indépendants.

J'ose dire que cela fait partie de la politique établie. Le gouvernement souhaitait, et cela remonte maintenant à bien plus de 20 ans, bâtir une communauté de producteurs indépendants dans notre pays, considérant que c'était là un élément fondamental de l'architecture culturelle globale de notre pays.

Quand nous disons que l'argent est versé aux producteurs indépendants, il nous semble important que les gens comprennent bien que l'argent passe par nous, mais qu'il est versé aux producteurs indépendants sous forme de droits de licence. Il est également important de souligner que les producteurs indépendants se retrouvent propriétaires des programmes. S'ils veulent les exploiter d'autres manières, par exemple en les vendant à l'étranger, ils ont toute liberté de le faire.

Le sénateur Fox : Je vais revenir à la question des producteurs indépendants, mais je veux d'abord ajouter une précision à ce que vous venez de dire. Cette politique a également permis à notre pays d'acquérir énormément de compétences sur le plan technique. Si des films sont tournés au Canada aujourd'hui, c'est parce qu'au fil des années, grâce au secteur de la production indépendante, nous avons également établi des équipes techniques très compétentes d'un océan à l'autre.

J'écoutais M. Lampron la semaine dernière, et je vais poser cette question à la fois à M. Lafrance et à M. Stursberg...

[Français]

M. Lampron semblait remettre en cause toute l'idée de la production indépendante disant que la situation avait effectivement beaucoup changée, que c'était des choses qu'on avait voulu faire dans notre jeunesse, et cetera, mais qu'aujourd'hui, ce secteur de la production privée n'existe pas

He was therefore making a plea to go back to using these funds for in-house production. What is your position on this matter?

Mr. Lafrance: Quebecor's position stems from the fact that they have achieved a very high penetration rate in the television sector. If they were to retrieve all of the rights that independent producers do not have, they could operate on all platforms. The argument is a bit egocentric as far as that is concerned. There is, nevertheless, an extremely vital independent production sector and the sweeping dramas that we see on television are often produced by independent producers who have developed unique expertise. Quebecers are probably so attached to their television because there are numerous creators who come both from the independent production and in-house production side to make programs such as *L'auberge du chien noir* which was produced in house at Radio-Canada. I would challenge that there is an extremely vital independent production sector. There are independent producers that make high-calibre programming which is sold in many countries around the world. This is important.

Despite the criticism that is sometimes levelled at the Canadian Television Fund, as far as results are concerned, the fund has delivered on expectations.

[English]

Senator Fox: Do you agree, Mr. Stursberg?

Mr. Stursberg: I do. The independent production community is not only important in its own right, it is important for the reasons you adduced as well. Because there is an independent infrastructure within the country, it can attract foreign productions to come and work here. Many independent producers make their money by making Canadian shows as well as foreign shows. If they were not able to make Canadian shows, that infrastructure would wither and they would have more difficulty in attracting foreign shows.

I would also say that I do not want us to make all of our shows internally. I think that that is a recipe for sterility. What we want is to be able to select among the largest number of interesting and amusing ideas out there. I do not think you get that by having monolithic control over the productions that are made. I think you get that by having a variety of ideas and producers you can work with.

I would be opposed to the notion that the CBC would go back to where they were in the 1970s and say, "We will make all productions in house." I think that would be a recipe for cultural weakness and failure.

de façon à pouvoir être efficace. Il plaiderait donc pour un retour de ces fonds vers la production interne. Quelle est votre position à ce sujet?

M. Lafrance : La position de Quebecor est liée à la situation du très grand niveau de concentration qu'ils ont dans le domaine de la télévision. S'ils reprennent tous les droits que les producteurs indépendants n'ont pas, ils pourront exploiter sur toutes les plates-formes. C'est un argument un peu égocentrique dans ce sens. Il existe quand même une industrie de la production indépendante extrêmement dynamique et les grandes dramatiques que l'on voit à notre télévision sont souvent produites par des producteurs indépendants qui ont développé une expertise unique. Pourquoi les Québécois sont si attachés à leur télévision, c'est probablement parce qu'il y a beaucoup de créateurs qui viennent parfois des producteurs indépendants, parfois de l'interne, comme l'émission *L'auberge du chien noir* qui est produite à l'interne à Radio-Canada. Je m'inscris en faux contre cela, il existe une industrie de la production indépendante extrêmement dynamique. Il y a des producteurs indépendants qui font des émissions de très grande qualité qui sont vendues dans plusieurs pays du monde. Il y a quand même quelque chose d'important.

Sur ce point, malgré les reproches qu'on peut parfois lui faire, le Fonds canadien de télévision, au niveau des résultats, a livré ce qu'il devait livrer.

[Traduction]

Le sénateur Fox : Êtes-vous d'accord, monsieur Stursberg?

M. Stursberg : Je le suis. La communauté des producteurs indépendants est non seulement importante en elle-même, mais elle est aussi importante pour les raisons que vous avez données. Parce que nous avons dans notre pays une infrastructure indépendante, nous pouvons attirer des productions indépendantes qui viennent travailler chez nous. Beaucoup de producteurs indépendants font de l'argent en faisant des émissions canadiennes aussi bien qu'étrangères. S'ils ne pouvaient pas réaliser des émissions canadiennes, cette infrastructure s'effriterait et ils auraient beaucoup plus de difficulté à attirer des émissions étrangères.

J'ajoute que je ne veux pas que nous fassions la totalité de nos émissions à l'interne. Je pense que c'est une recette qui conduit tout droit à la stérilité. Ce que nous voulons, c'est de pouvoir choisir parmi le grand nombre d'idées intéressantes et amusantes qui circulent dans ce milieu. Je ne pense pas qu'on obtienne ce résultat en exerçant un contrôle monolithique sur les productions qui sont réalisées. Je pense qu'on l'obtient en ayant un vaste éventail d'idées et de producteurs avec lesquels on peut travailler.

Je serais contre la notion que la SRC retourne en arrière, aux années 1970 et dise : « Nous allons faire toutes les productions à l'interne ». Je pense que ce serait la recette de l'affaiblissement et de l'échec culturel.

[Translation]

Mr. Lafrance: Another important thing that the fund enables us to do is to ensure that we provide the full spectrum of programming that television has to offer in the Canadian system, such as youth programs and documentaries. And the Quebecor Fund would not be subject to that. It would be easier to apply public policy to a cultural industry like that one if each independent player had his own fund that he could manage as he saw fit. We would run the risk of moving away from the type of programming that we generally feel is very important in our Canadian television system. So as far as that point is concerned, the fund does act somewhat as a regulator, enabling us to be present in many types of programs. Funding envelopes are thus distributed accordingly.

Senator Fox: What do you think about the Quebecor solution that was presented to us last week, whereby Quebecor sought permission to opt out of the fund, despite the fact that today it receives more money from the fund than it puts in? In some aspects, this is opting out without compensation, while at the same time agreeing to meet national objectives. It would be prepared to make a commitment to put more money into Canadian production providing their productions could be integrated vertically. Second, what would the impact be in Canada if everybody thought like that?

Mr. Lafrance: That is a big part of the answer. At the outset, I see some problems in logic with the Quebecor Fund. This is not Quebecor's money, this is money that comes from cable subscribers who have access to a series of channels that meet certain criteria. Should channels subscribers be able to say: I will contribute to Canal Z? Our system does not work like that. We want to expand the programming available. That is the spirit of the act.

Consequently, I would say that Quebecor's proposal is somewhat contrary to the spirit of the act, which states that there are several players in this sector. The private sector works side by side with the public sector; independent producers must have a major role in production and in creating our television. The fund is designed that way.

A decade ago, the cable industry thought that it was a good idea to regulate everything and set up a fund. Today, cable broadcasters are saying: We have a good idea; we will opt out of the fund, keep the money and produce our own programs. How are we supposed to regulate that in a long term? I do not know. If each player were to decide to opt out of the fund and if that were to occur in the television industry, it could also happen in the music industry. Private broadcasters could say that instead of contributing to the Canadian music sector, as the CRTC obliges them to do, they would keep the money and play their own songs, and the outcome would be better. I do not know how we would manage a public policy like that. Managing a public policy means enforcing a policy that all players have to respect and giving ourselves the tools to ensure that in the long run, a public policy remains just that.

[Français]

M. Lafrance : Une autre chose importante est que le fonds permet de s'assurer que l'on reste présent dans l'ensemble des genres que doit offrir une télévision dans le système canadien, par exemple, des émissions jeunesse, des documentaires. Et le Fonds Quebecor n'y serait pas soumis. Il serait plus facile d'appliquer une logique de politique publique à une industrie culturelle comme celle-là si chaque joueur indépendant avait son propre fonds qu'il gèrait comme il le veut. On risquerait de sortir des genres qu'on trouve généralement très importants dans notre télévision et dans la télévision canadienne. Donc sur ce point, le Fonds agit quand même un peu comme un régulateur qui permet d'être présent dans plusieurs genres et ces enveloppes sont distribuées de cette façon.

Le sénateur Fox : Que pensez-vous de la solution Quebecor qui nous a été présentée la semaine dernière où Quebecor demandait le droit de se désengager du fonds, malgré le fait qu'il reçoit aujourd'hui plus du fonds que ce qu'il y met? Donc, d'une certaine façon, c'est un désengagement sans compensation, tout en étant d'accord à rencontrer les objectifs nationaux. Il s'engagerait à mettre plus d'argent en production canadienne, en autant qu'il puisse faire une intégration verticale de leurs productions. Deuxièmement, quel serait l'effet au Canada si tout le monde pensait ainsi?

M. Lafrance : C'est une grosse partie de la réponse. J'ai d'abord un problème de logique avec le Fonds Quebecor. Ce n'est pas l'argent de Quebecor, c'est l'argent des abonnés du câble qui reçoivent une série de chaînes remplissant une série de fonctions. Est-ce que les abonnés des chaînes devraient dire : moi, je vais donner à Canal Z? Notre système ne fonctionne pas ainsi. On veut élargir l'offre, c'est l'esprit de la loi.

Sur ce plan, je prétends que la proposition de Quebecor est un peu contraire à l'esprit de la loi qui dit qu'il y a plusieurs joueurs dans cette industrie. Le privé côtoie le public; il y a des producteurs indépendants qui doivent avoir un rôle important dans la production et la création de notre télévision. Le fonds est fait comme ça.

Il y a dix ans, les câblodistributeurs ont trouvé la bonne idée de réglementer cela et de créer un fonds. Ils disent aujourd'hui : nous avons une bonne idée, nous allons sortir du fonds, garder l'argent et produire nous-mêmes. Comment va-t-on réglementer cela à long terme? Je ne le sais pas. Si chaque joueur décidait de sortir et si cela se produisait en télévision, cela se produirait peut-être en radio avec la musique, c'est-à-dire que les radiodiffuseurs privés pourraient dire qu'au lieu de donner à l'industrie de la musique canadienne, comme le CRTC le demande, ils vont garder l'argent et faire tourner leurs chansons, cela va être meilleur. Je ne sais pas comment on va gérer une politique publique comme celle-là. Gérer une politique publique veut dire appliquer une politique que l'ensemble des joueurs doit respecter et cela veut dire se donner les outils pour qu'à long terme, elle demeure une politique publique.

In answer to your final question, namely what impact that would have, in my opinion, this is a threat to our cultural identity in the long term because each player would do his own thing and we would be unable to manage a public policy. In the 21st century, in a country such as Canada, if we cannot manage a strong cultural identity public policy, we will have a big problem on our hands. In my opinion, here again, we are not grappling with a technological or economic issue, but rather a fundamental question of identity and cultural diversity.

[English]

Mr. Stursberg: As I understand the Quebecor position, they say, "Let us take our money out of the fund and we will double the amount we spend." As Mr. Lafrance points out, it is not their money to take out. The premise of the question is bizarre.

Having said that, if they want to increase their spending on Canadian content, there is nothing to stop them from doing that. They are at liberty to do that. I am a bit lost as to what their problem is. Do they want to spend more on Canadian content? I say, God bless them; I wish they would.

Senator Fox: I was reading Mr. Rabinovitch's speech to the House of Commons committee about the CBC. Referring to the contribution rules to the CTF, he indicated that these are rules "that the industry agreed to in return for an increase in cable rates equivalent to double their contribution to the CTF."

That is a point you tried to make. To reiterate, it was "in return for an increase in cable rates equivalent to double their contribution to the CTF." It is hard to see how they then disagree with it.

Mr. Stursberg: I am not sure if you were in the room, but we were talking about this before. I was explaining how the capital expenditure —

Senator Fox: That seemed to be a 50/50 proposition.

Mr. Stursberg: It would be doubling in the sense they got their first 50 cents, which they kept in their pocket, and now they are saying, "Give us the other 50 cents and we will put that in our pocket." In that sense, it would be a doubling. Neither 50 cents belonged to the cable companies at any point. That is why there is a certain presumption in claiming any of this money is theirs.

Senator Fox: Bottom line, does this not come down to two different concepts of what the public broadcasting system should be doing in this country and what the private broadcasters should be doing?

Let me rephrase that. Essentially, in spite of the nice words that Mr. Lafrance used in saying that you were not in competition with them, they feel you are in competition with them and that the taxpayers' funds are being used to allow you to take away market

Pour répondre à votre dernière question, à savoir quel impact cela aurait, à mon avis, c'est une menace à l'identité culturelle à long terme parce que chaque joueur jouerait sa propre joute sans que l'on soit capable de gérer une politique publique. Or, au XXI^e siècle, si dans un pays comme le Canada, on ne gère pas une politique publique forte en matière d'identité culturelle, on va avoir un gros problème. À mon avis, on est, encore ici, pas sur une question technologique ou sur une question d'économie, mais plutôt sur une question importante d'identité et de diversité culturelles.

[Traduction]

M. Stursberg : Si je comprends bien la position de Quebecor, elle se trouve à dire : « Retirons notre argent du fonds et nous allons doubler le montant que nous dépensons ». Comme M. Lafrance l'a signalé, ce n'est pas leur argent. L'argument est fondé sur une prémisse bizarre.

Cela dit, s'ils veulent augmenter les dépenses qu'ils consacrent au contenu canadien, rien ne les empêche de le faire. Ils ont toute liberté de le faire. Je suis un peu perplexe quant à la nature de leur problème. Veulent-ils dépenser davantage pour le contenu canadien? Que Dieu les bénisse! J'aimerais bien qu'ils le fassent.

Le sénateur Fox : J'ai lu l'allocution de M. Rabinovitch devant le comité de la Chambre des communes au sujet de la SRC à propos des règles de contribution au FCT, il a dit que ce sont des règles « qui avaient reçu l'assentiment de l'ensemble de l'industrie qui, en contrepartie d'une augmentation des tarifs du câble, avait accepté de doubler ses cotisations au FCT. »

C'est l'argument que vous avez invoqué. Je répète que l'industrie, en contrepartie d'une augmentation des tarifs du câble, avait accepté de doubler ses cotisations au FCT. Il est difficile de comprendre pourquoi ils pouvaient être en désaccord avec cela.

M. Stursberg : J'ignore si vous étiez présent à ce moment-là, mais nous en avons déjà parlé. J'ai expliqué que les dépenses en capital...

Le sénateur Fox : Il semble bien que la proposition en était une à moitié-moitié.

M. Stursberg : C'était le double en ce sens qu'ils ont eu la première tranche de 50 ¢, qu'ils ont mise dans leurs poches, après quoi ils disent : « Donnez-nous l'autre tranche de 50 ¢ et nous allons la mettre également dans nos poches ». En ce sens, ce serait le double. Ni les premiers 50 ¢ ni les 50 ¢ suivants n'appartenaient aux compagnies de câble à un moment quelconque. C'est pourquoi c'est un peu présomptueux de leur part de prétendre qu'une partie quelconque de cet argent leur appartient.

Le sénateur Fox : En bout de ligne, ne sommes-nous pas en présence de deux conceptions différentes de ce que devrait faire le réseau public de radiodiffusion dans notre pays et de ce que devraient faire les diffuseurs privés?

Je vais reformuler ma question. Essentiellement, en dépit des belles paroles que M. Lafrance a employées quand il a dit que vous ne leur faites pas concurrence, eux estiment que vous leur faites concurrence et que l'argent des contribuables est utilisé

share or advertising revenues. There seems to be a clear divide between what you think and what they think, and what I think Canadians think about that.

To my mind, it does not seem to be changes in the governance of the fund that will go to the essence of that problem.

It is a question of policy-makers deciding that funding will go to the CBC out of this and that the cable companies and others, in return for the extraordinary privileges they have been given by the Canadian regulators and policy-makers over the years, must make a contribution to public broadcasting in Canada. Would you agree with that?

[Translation]

Mr. Lafrance: I do agree that there are two very clear, contradictory visions: should culture be left to market forces, or should it be regulated? In this regard, I often say that the people who run the Canadian broadcasting system have shown a great deal of wisdom since the beginning of the 20th century, specifically by offering Canadians diversity, choices, by ensuring that they are involved in all types of productions and by involving both the public and private sectors to ensure this diversity. The airwaves are public property and only the airwaves imply a responsibility to invest in the system to enrich it. In this regard, the basis of our legislation is very clear, and we must ensure we comply with that.

Yes, we are talking about two contradictory world views. There is one that says we should leave this completely up to market forces and the other that says that the television industry will always need some regulations because, in a country where our population is much smaller than that of our neighbour, if we want to have a strong cultural presence, we must invest in our culture, it cannot be left up to market forces. There are many examples that prove this.

I often draw a parallel to the world of music and radio: when the CRTC introduced quota for French content originally, the other countries in the world had serious doubts about these regulations. However, 20 years later, something that did not make sense was introduced in France because they realized that our regulations had made it possible for a very strong music industry to develop. If we want to develop culture in a country like ours, this is the way we must proceed.

So, while I may be repeating myself, I would say that yes, there are two competing world views, but I think we have to go back to the very basis of the legislation and to the historic reason for the fund: This is not private money, this is the subscribers' money.

[English]

Mr. Stursberg: There is no happy solution to this problem. Let us say, for example, the CAB says: "You are competing with us for advertising revenues." Let us say the CBC was out of advertising revenues and that everything was publicly financed;

pour vous permettre de vous emparer d'une part de marché ou des revenus publicitaires. Il semble y avoir une très nette contradiction entre ce que vous pensez et ce qu'ils pensent, et ce que les Canadiens en pensent, à mon avis.

Dans mon esprit, ce ne sont pas des changements dans la gouvernance du fonds qui vont aller au cœur du problème.

Il faut que les décideurs politiques décident qu'une partie de cet argent sera versée à la SRC et que les compagnies de câblodistribution et d'autres, en retour des extraordinaires privilèges qui leur ont été accordés par les autorités réglementaires et les décideurs politiques canadiens au fil des années, doivent apporter une contribution à la radiodiffusion publique au Canada. Êtes-vous d'accord avec cela?

[Français]

M. Lafrance : Je conviens qu'il y a deux visions très claires qui s'opposent : Est-ce que la culture peut être laissée aux lois du marché ou est-ce que la culture doit être réglementée? À ce sujet, je dis souvent que les gestionnaires du système canadien de radiodiffusion ont fait preuve de beaucoup de sagesse depuis le début du XX^e Siècle, en particulier en offrant aux Canadiens une diversité, des choix, en s'assurant d'être présents dans l'ensemble des genres de production et en côtoyant le public et le privé pour assurer la diversité de l'offre. Les ondes sont de propriété publique et posséder des ondes apporte la responsabilité d'investir dans le système pour l'enrichir. À ce sujet, les fondements de notre loi sont assez clairs et nous devrions nous assurer de respecter les fondements de notre loi.

Oui, deux visions du monde s'opposent. Il y a celle qui dit que nous pourrions complètement laisser cela aux lois du marché et l'autre où l'industrie de la télé aura toujours besoin d'une certaine réglementation parce que, dans un pays où on n'est pas très nombreux si on se compare à notre voisin, si nous voulons être présents et culturellement forts, nous devons investir dans notre culture, cela ne peut pas subir les lois du marché. Et il y a plein d'exemples qui le prouvent.

Je fais souvent un parallèle avec le monde de la musique et de la radio : Quand le CRTC a adopté des quotas francophones au début, l'ensemble des pays du monde doutait fortement de cette réglementation. Sauf que, 20 ans plus tard, un truc qui n'avait pas de bons sens a été appliqué en France parce qu'ils se sont aperçus que ladite réglementation avait permis le développement d'une industrie de la musique extrêmement forte. Si on veut développer une culture dans un pays comme le nôtre, il faut faire de même.

Donc, au risque de me répéter, oui, il y a deux visions du monde qui s'opposent, mais je crois que nous devons revenir au fondement même de la loi et au fondement même de l'historique de ce fonds : Ce n'est pas de l'argent privé, c'est l'argent des abonnés.

[Traduction]

M. Stursberg : Il n'y a pas de solution heureuse à ce problème. Disons, par exemple, que l'ACR dit : « Vous nous faites concurrence pour l'obtention des revenus publicitaires ». Disons que la SRC se retirait du domaine de la publicité et que tout était

then the CAB would say: "You are competing with us for audiences. If you take audiences away from us, inevitably that will diminish our advertising revenues even though you are not competing for advertising money."

The only solution under those circumstances that could possibly make the private broadcasters happy would be for us to have no audiences. That hardly seems like a happy outcome for anyone.

[Translation]

Mr. Lafrance: When Radio-Canada's radio service enjoyed a great deal of success in the 1990s, the private sector accused us of unfair competition. And yet, we are not in the commercial market, we do not bid on any American programs, we do not do any of that in the world of radio. We are a 100 per cent public radio service. They were criticizing us for advertising our radio programs, and they were accusing us of unfair competition. I think we cannot manage public services and pretend not to exist. There is some type of competition, but once again, the spirit of the system is such that there must be some competition between the public and private sectors. That is the very spirit of the Broadcasting Act.

[English]

Senator Eyton: Thank you for being here this morning. I have an incidental question, not perhaps directly apropos. I have some trouble with your characterization that it is not the cable and satellite companies' money in the first place. Perhaps we will agree to disagree.

Under the CRTC regulations, there is a requirement that each of them pay 5 per cent of their gross revenues into a fund. An important part of that are the required monthly payments. Much of that goes to the television fund we are talking about.

Recently, the chairman of the CRTC commented that monthly payments are customary or traditional but not legally obligatory, which again suggests that it is their money and no one else's. Does the comment by the chairman worry you in any way? I recognize that you are down the path a little as a recipient.

Mr. Stursberg: The comment of the CRTC chairman was accurate. The way the regulation works is that the cable and satellite companies are obligated to pay once a year. I have spent a lot of time in the cable and satellite business. I used to run Starchoice, a satellite company. We would pay monthly, because it was easier for the fund to manage its money; the cash flows were easier to deal with.

What the chairman of the CRTC says is absolutely true. We were not required in those days — or now, for that matter — to make the payment monthly. We could pay the whole in one big lump if we wanted to, but we paid monthly to ease the process.

financé par les deniers publics; dans ce cas, l'ACR dirait : « Vous nous faites concurrence pour l'obtention des auditoires. Si vous nous enlevez des téléspectateurs, inévitablement, cela fera baisser nos revenus publicitaires même si vous ne rivalisez pas avec nous pour l'obtention des revenus publicitaires. »

La seule solution, dans ces circonstances, qui pourrait contenter les radiodiffuseurs privés, serait que nous n'ayons absolument aucun auditoire. Il ne semble pas que ce serait un résultat heureux pour quiconque.

[Français]

M. Lafrance : Quand la radio de Radio-Canada a connu beaucoup de succès dans les années 1990, le secteur privé nous accusait de leur faire une concurrence déloyale. Pourtant, nous ne sommes pas présents sur le marché commercial, on ne soumissionne sur aucune émission américaine, on ne fait rien de cela dans le monde de la radio. Nous sommes une radio publique à 100 p. 100. Ils nous reprochaient de faire de la publicité pour annoncer notre radio et ils nous accusaient de concurrence déloyale. Je crois qu'on ne peut pas gérer des services publics et faire semblant qu'on n'existe pas. Il y a une forme de concurrence qui est là, mais encore une fois, c'est voulu par l'esprit du système qu'il y ait une concurrence entre le public et le privé. C'est l'esprit même de la Loi de la radiodiffusion.

[Traduction]

Le sénateur Eyton : Merci d'être venus ce matin. J'ai une question qui n'est peut-être pas directement à propos. J'ai un peu de mal à accepter votre argument selon lequel ce n'est pas au départ l'argent des compagnies de câble et de satellite. Nous devons peut-être convenir d'être en désaccord.

Aux termes des règles édictées par le CRTC, chacun d'eux est tenu de verser 5 p. 100 de ses revenus bruts dans un fonds. Les paiements mensuels obligatoires en représentent une partie importante. Une bonne part de cet argent est versée au fonds de télévision dont il est question.

Récemment, le président du CRTC a dit que les paiements mensuels sont coutumiers ou traditionnels mais pas obligatoires selon la loi, ce qui donne à penser, encore une fois, que c'est leur argent à eux et à personne d'autre. Ce commentaire du président vous inquiète-t-il le moins? Je reconnais que vous êtes en quelque sorte intéressé à titre de bénéficiaire.

M. Stursberg : L'observation faite par le président du CRTC était exacte. Le Règlement stipule que les compagnies de câble et de satellite sont obligées de payer une fois par année. J'ai passé beaucoup de temps dans le secteur du câble et du satellite. Je dirigeais Starchoice, qui est une compagnie satellitaire. Nous avions coutume de payer mensuellement, parce que cela permettait au fonds de gérer son argent plus facilement; les liquidités étaient plus faciles à administrer.

Ce que dit le président du CRTC est absolument vrai. Nous n'étions pas obligés à cette époque de payer mensuellement, et nous ne le sommes d'ailleurs pas plus aujourd'hui. Nous pouvions payer la totalité d'un seul coup si nous voulions le faire, mais nous payions mensuellement pour faciliter le processus.

Senator Eyton: That helps me, if nobody else. I want to pick up on a line of questioning by Senator Fox and talk about the process. On the one hand, I have the fund with lots of money; on the other I have the independent producers and I have the CBC. They come up with programming ideas and produce them. I want to superimpose on that the policy directives given to the fund under its contribution agreement, which are quite complex.

The agreement talks about the creation of high-quality, distinctively Canadian television programming; about allocating one-third of its resources to French-language programming and two-thirds to English-language programming; about supporting the production of Aboriginal-language programming, and about supporting the production of programming produced by francophone producers based outside Quebec. It allocates 37 per cent of its resources to programs licensed by the CBC/SRC. It requires spending a minimum percentage of its revenues on the development of television programming. The agreement also talks about ensuring that the programming it supports is produced in regions across the country in an equitable manner. It supports language versioning and requires the development of a mechanism that enhances access to the fund by programs supported by educational broadcasters.

That is quite a heavy menu. If I understand the mix properly, there is the CBC on one hand, with its requirements, and there are the independent producers with their skills and resources available on the other, and then with a menu like that, I come up with three or four possible programming ideas and not more. Taken all together, it is quite constrained.

Mr. Stursberg: The point you are making is that this is a complicated series of rules. I think everyone would agree with you on that. The rules are so complicated that sometimes they defeat, in a certain sense, the fund itself.

One of the points Mr. Lafrance made earlier, with which we completely agree, is that the fund has two functions, one of which is financing television production. The other function that the fund has drifted into more and more is a quasi-regulatory function, where it spends its time negotiating the arrangements between broadcasters and producers, with a whole series of rules as to how that will work.

We think the fund has become overly complicated. We think the fund, once it is rethought, should refocus itself on something very simple, which is making great Canadian programs that Canadians would like to watch. All the other regulatory functions they should put to one side, letting the broadcasters and producers sort out their relationships themselves, and make it considerably simpler than it is now.

Senator Eyton: I want to better understand the process. The CBC is coming from a certain direction; the independent producers have certain requirements and capabilities; and then the fund has certain obligations. Where do the ideas come from and how do they get dealt with?

Le sénateur Eyton : Je trouve cette réponse utile. Je veux revenir aux questions que posait le sénateur Fox au sujet du processus. D'une part, nous avons le fonds qui a beaucoup d'argent; d'autre part, nous avons les producteurs indépendants et la SRC. Ils trouvent des idées d'émissions et les réalisent. Je veux superposer à cela les directives qui sont données au fonds dans le cadre de l'entente de contribution, qui sont très complexes.

Dans l'entente, il est question de la création d'émissions de télévision distinctement canadiennes et de grande qualité; d'accorder le tiers des ressources aux émissions en langue française et les deux tiers aux émissions en langue anglaise; d'appuyer la production d'émissions en langue autochtone et d'appuyer la production d'émissions par des producteurs francophones hors Québec. On accorde 37 p. 100 des ressources à des émissions diffusées sous licence par la SRC. On exige de consacrer un pourcentage minimum des revenus à la création d'émissions de télévision. L'entente traite également de faire en sorte que les émissions ainsi financées soient produites de manière équitable dans les diverses régions du pays. On appuie le doublage et l'on exige la création d'un mécanisme qui favorise l'accès au fonds pour des émissions appuyées par des diffuseurs du milieu de l'éducation.

C'est un menu très chargé. Si je comprends bien tout cela, il y a d'une part la SRC et ses exigences, et d'autre part les producteurs indépendants, avec leurs compétences et leurs ressources, et compte tenu d'un menu pareil, je peux envisager trois ou quatre idées possibles en matière d'émissions et pas plus. Tout cela pris ensemble impose des contraintes très rigides.

M. Stursberg : Vous êtes en train de dire qu'il s'agit d'une série de règles compliquées. Je pense que tout le monde en conviendra. Les règles sont tellement compliquées qu'il arrive parfois qu'elles paralysent le fonds, en un sens.

M. Lafrance a fait observer tout à l'heure, et je suis entièrement d'accord avec lui là-dessus, que le fonds a deux fonctions dont l'une est de financer les productions télévisuelles. L'autre fonction qui accapare de plus en plus les ressources du fonds est une fonction quasi réglementaire, c'est-à-dire qu'il passe son temps à négocier des arrangements entre radiodiffuseurs et producteurs, sous l'égide d'une série de règles régissant le fonctionnement de tout cela.

Nous pensons que le fonds est devenu trop compliqué. Nous pensons que le fonds, une fois révisé, devrait se recentrer sur quelque chose de très simple, à savoir faire de grandes émissions canadiennes que les Canadiens aimeront regarder. On devrait mettre de côté toutes les autres fonctions réglementaires, laissant les radiodiffuseurs et les producteurs établir eux-mêmes leurs relations, en simplifiant considérablement le fonds par rapport à ce qu'il est maintenant.

Le sénateur Eyton : Je veux mieux comprendre le processus. La SRC a une certaine orientation; les producteurs indépendants ont certaines exigences et capacités; et puis le fonds a certaines obligations. D'où viennent les idées et comment sont-elles réalisées?

Mr. Stursberg: The CBC is the biggest commissioner of English Canadian documentaries, dramas, comedies, et cetera. We tell the producers that the sort of thing we are looking for, for example, is a family show at seven o'clock on Sunday evenings. A number of producers will come to us and give us ideas as to what the show might be. We will take, say, three or four ideas into development, by which I mean that we will give them enough money to be able to write some scripts and see how it goes. Out of the three or four ideas that we get, we will typically choose one, make a pilot of that and see how that goes.

We will finance the pilot in conjunction with the money from the fund. Then we will test the pilot and see what people think of it and how the actors and the stories are working. If it works out well, we will commission the series.

That is how it is. There is a kind of competitive process in which different producers give us their pitch on different ideas, but on the basis of what it is we have defined in general terms as to what we would like.

Senator Eyton: When does the fund first appear on the scene and give some sort of blessing?

Mr. Stursberg: The fund gives very little blessing any more, because they have moved off. In the old days the fund was involved in every single decision, but now there is a new structure, the so-called envelope structure. All of the broadcasters are enveloped. Whether it is money for development or money for production, we decide that and then we advise the fund as to what we have done. So long as we have done that within the context of the fund's general guidelines, everyone is fine.

Senator Eyton: Have you ever run into any of the criteria I have just pointed out?

Mr. Stursberg: Yes, we have; we do. The fund, as you say, is split two-thirds English and one-third French; so we know, for instance, how much money there is for English-language programming. Then it is only for certain categories of programming, such as documentaries, children's programming, a variety of performing arts, and drama and comedy. That is all we can do with it, so we say yes. They would like, for example, that production take place in places other than Toronto, with which we are fine. There are certain guidelines with respect to development versus production, with which we are fine, and then off we go.

That is not so much where the complexity arises. The complexity arises much more in the relationship between negotiating deals as between producers and broadcasters. The chairman's first question about digital rights issues is a perfect example. The fund has inserted itself in this set of negotiations in a way that we have found unhelpful; in the end we found it was unhelpful to the evolution of the industry in Canada. With respect

M. Stursberg : Le réseau CBC commande la plus grande partie des documentaires, dramatiques, comédies, et cetera, au Canada anglais. Nous disons aux producteurs que nous recherchons, par exemple, une émission familiale pour diffuser à 19 heures le dimanche soir. Un certain nombre de producteurs viennent nous voir et nous donnent des idées en vue d'une telle émission. Nous prenons, disons, trois ou quatre idées dont nous lançons le développement, c'est-à-dire que nous leur accordons suffisamment d'argent pour pouvoir écrire quelques scénarios, et l'on voit ce que ça donne. Des trois ou quatre idées, nous en choisissons habituellement une, nous réalisons une émission pilote et nous voyons ce que cela donne.

Nous finançons l'émission pilote en partie grâce à l'argent du fonds. Ensuite, nous mettons cette émission à l'essai pour voir ce que les gens en pensent et comment les acteurs et les histoires racontées passent la rampe. Si tout fonctionne bien, nous commandons la série.

Voilà comment cela se passe. Il y a en quelque sorte une concurrence puisque différents producteurs nous présentent différentes idées et essaient de nous convaincre, mais en tenant compte des grandes lignes que nous avons définies.

Le sénateur Eyton : Quand le fonds entre-t-il en scène et donne-t-il en quelque sorte sa bénédiction?

M. Stursberg : Le fonds ne donne presque plus de bénédiction, parce qu'il s'est mis en touche. Autrefois, le fonds participait à toutes les décisions, mais il y a aujourd'hui une nouvelle structure, ce qu'on appelle les enveloppes. Tous les radiodiffuseurs ont des enveloppes. Que ce soit de l'argent pour le développement ou la production, nous en décidons et ensuite, nous avisons le fonds de ce que nous avons fait de l'argent. Pourvu que nous ayons respecté les directives générales du fonds, tout va bien.

Le sénateur Eyton : Avez-vous déjà été confronté à l'un ou l'autre des critères que je viens d'énumérer?

M. Stursberg : Oui, c'est arrivé et cela arrive. Le fonds, comme vous le dites, est divisé en deux portions : les deux tiers en anglais et un tiers en français. Nous savons donc, par exemple, combien d'argent est disponible pour les émissions en langue anglaise. Et puis, c'est seulement pour certaines catégories d'émissions, comme des documentaires, des émissions pour enfants, les arts de la scène, les dramatiques et les comédies. C'est tout ce que nous pouvons faire avec cet argent et nous acceptons ces critères. On voudrait, par exemple, que des productions se fassent ailleurs qu'à Toronto, et nous n'avons pas d'objection. Il y a certaines lignes directrices relativement au développement par opposition à la production, et nous acceptons tout cela, après quoi c'est à nous de jouer.

Ce n'est pas tellement à ce niveau que la complexité surgit. C'est beaucoup plus dans les relations entre producteurs et diffuseurs, au niveau des négociations. La première question posée par le président au sujet des droits numériques en est un parfait exemple. Le fonds s'est ingéré dans ces négociations d'une manière que nous avons jugée nuisible; en fin de compte, nous avons trouvé que cela nuisait à l'évolution du secteur au Canada.

to that kind of thing we say the fund does not have a lot of business in that. We think they should just focus on television production and how that will work.

Senator Eyton: Even in the face of other new media, such as video-on-demand and the like?

Mr. Stursberg: Yes, exactly. We think there are lots of ways to work with the producers so that we will be able to do Internet television offers or mobile television offers on cell phones, or mobile hand-held devices, whatever they are, in a way that both benefits the producers and us and ensures that we can use television to promote those new media.

One thing is for sure: What we do not want to do in this country is fall behind with respect to the exploitation of those new platforms. Right now we find ourselves in a difficult circumstance. The majority of the most important new platforms, whether it is YouTube, MySpace or whatever it happens to be, are not resident in Canada. They are resident in the United States. Most of the new platforms are there.

We already find ourselves in a tricky circumstance, unlike broadcasting where at least the broadcasters are owned and resident in Canada. The difficulty of staying abreast of it and maintaining both our cultural and industrial competitiveness in the area is rendered more problematic by virtue of the location of many of these things. Any impediment that we put in our way to maintaining our cultural and industrial presence in these areas redounds to our disadvantage and will make it difficult for us to be competitive in the future.

Senator Adams: We began with the CBC in the Arctic; it was our first station with the Anik satellite which was put up around 1970. That was the first time we saw television up in the Arctic. At that time we had a little difficulty with the broadcasting from Vancouver, B.C. Usually a movie would come on at one o'clock in the morning and the kids would not go to school the next morning because they would stay up until four o'clock in the morning watching television.

My mother lived in Churchill, where the CBC would broadcast up to Rankin Inlet. If you ever go to the CBC headquarters in Montreal, my mother is in a picture there.

Nowadays I can watch our question period from our legislature in Iqaluit in Inuktitut. In fact the night before last it was in Inuktitut and last night it was in English. We can watch the national news and everything.

Today in Nunavut we have a program called *Window on the North*. It is in both English and Inuktitut and is a very good program. Every night at six o'clock we have the national news in Nunavut, the Northwest Territories and the Yukon. At CBC Radio we have broadcasting in Inuktitut and musical programs that record Inuktitut songs.

À cet égard, nous affirmons que le fonds n'a pas grand-chose à faire là-dedans. Nous croyons qu'il devrait s'occuper seulement de la production télévisuelle et de son fonctionnement.

Le sénateur Eyton : Même avec l'émergence de nouveaux médias comme la vidéo sur demande et tout le reste?

M. Stursberg : Oui, exactement. Nous pensons qu'il y a bien des manières de travailler avec les producteurs puisque nous pourrions offrir la télévision sur Internet ou sur téléphone cellulaire ou la télévision diffusée grâce à des appareils portables, ce qui serait avantageux à la fois pour les producteurs et pour nous et qui permettrait d'utiliser la télévision pour promouvoir les nouveaux médias.

Une chose est sûre : ce que nous ne voulons pas faire dans notre pays, c'est de prendre du retard dans l'exploitation de ces nouvelles plates-formes. À l'heure actuelle, nous nous retrouvons dans une situation difficile. La majorité des nouvelles plates-formes les plus importantes, qu'il s'agisse de YouTube, de MySpace ou de n'importe quoi d'autre, ne sont pas domiciliées au Canada, mais aux États-Unis. C'est là-bas que se trouvent la plupart des nouvelles plates-formes.

Nous sommes déjà dans une situation difficile, contrairement au secteur de radiodiffusion, puisqu'au moins les radiodiffuseurs sont de propriété canadienne et domiciliés au Canada. La difficulté, quand on veut rester à la hauteur et maintenir à la fois notre compétitivité culturelle et industrielle dans ce secteur, est exacerbée par le pays d'origine de beaucoup de ces nouveaux médias. Tout obstacle nuisant à nos efforts en vue de maintenir notre présence culturelle et industrielle dans ces secteurs nous défavorise et fera en sorte qu'il sera encore plus difficile pour nous d'être concurrentiels à l'avenir.

Le sénateur Adams : Nous avons commencé par le réseau CBC dans l'Arctique; c'était notre première station, grâce au satellite Anik qui a été lancé vers 1970. C'était la première fois que nous pouvions regarder la télévision dans l'Arctique. À cette époque, nous avions un peu de difficulté à cause des émissions venant de Vancouver, en Colombie-Britannique. Habituellement, un film était diffusé à une heure du matin et les enfants n'allaient pas à l'école le lendemain parce qu'ils avaient regardé la télévision jusqu'à quatre heures du matin.

Ma mère vivait à Churchill, ville à partir de laquelle CBC diffusait jusqu'à Rankin Inlet. Si jamais vous allez au siège social de la SRC à Montréal, vous y verrez une photo de ma mère.

De nos jours, je peux suivre notre période des questions à partir de notre Assemblée législative à Iqaluit en inuktitut. En fait, avant-hier, c'était en inuktitut et hier soir, c'était en anglais. Nous pouvons regarder le bulletin de nouvelles national et tout le reste.

Aujourd'hui au Nunavut, nous avons une émission qui s'appelle *Window on the North*. Elle est diffusée à la fois en anglais et en inuktitut et c'est une très bonne émission. Tous les soirs à 18 heures, nous avons les nouvelles nationales au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. À la radio de CBC, nous avons des émissions en inuktitut et des émissions musicales qui diffusent des chansons en inuktitut.

With that preamble this is my question: If the CBC privatizes, what will happen to those programs?

Some would say that the CBC uses too much tax money, but I have never seen private broadcasting companies in television using any of the Aboriginal people for their broadcasting. I think if we lose the CBC, we will lose our culture up North.

Mr. Stursberg: In the northern service we do a daily television program in Inuktitut and, as you were saying, we also broadcast the question period from the legislature in Inuktitut. We also broadcast, but on radio, in seven — if memory serves I think it is seven — seven other Aboriginal languages. We broadcast in Dene, Cree, Gwich'in and Dogrib.

It is interesting, and this is a small aside, that when I was in Yellowknife a while back I realized that many of these languages are not written languages. In fact, the entire historical archive of the people themselves is the CBC archives. It is the whole history of the people and what has been going on.

The Northwest Territories asked us to deposit the entire CBC archive of the Northwest Territories for precisely this reason, because the history of all these people was the CBC archives, which they did and then they sent us back copies of all the tapes and recordings. We have had a very profound commitment to these things. However, as you say, I know for sure that none of this could be financed on a private basis.

Senator Zimmer: I am a strong believer in CBC and the public service it provides. What annoys me is that on a Saturday night, when I am trying to watch a good program, some of the channels put on four and one-half hours of *The Simpsons*. I hope you do not do that. Nothing is more annoying than that. I want to see something about my country, a documentary or something that expands my knowledge of the world.

I want to clarify one point in the area of new media. Shaw and Vidéotron claim that there is recent growth in new media, and they believe that some of that CTF funding should go to new media. Can you expand further on that? How would it affect your network if some of the CTF money went to new media?

Mr. Stursberg: I used to be the chairman of the board of the CTF, but that was a while ago. If I am not mistaken, however, if you want to build a new media component into a television program, then that can be already accommodated within the existing CTF rules.

I will give you an example. The most famous example would be *Degrassi High*, a show that started on CBC and is now on CTV. It is about children in high school. The producers wanted to build an opportunity on the Internet for people to sign up at the school, to get a student number, and to have a locker, and then to be able to attend class. There would be two streams of storytelling: One

Tout cela en guise de préambule à ma question : si Radio-Canada est privatisée, qu'arriverait-il de ces émissions?

Certains diront que la SRC dépense trop d'argent des contribuables, mais je n'ai jamais vu des compagnies privées de télévision faire appel au moindre Autochtone pour leurs émissions. Je pense que si nous perdons la SRC, nous perdrons notre culture dans le Nord.

M. Stursberg : Pour notre service du Nord, nous avons une émission de télévision quotidienne en inuktitut et, comme vous l'avez dit, nous diffusons aussi la période des questions de l'Assemblée législative en inuktitut. Nous diffusons aussi à la radio dans sept autres langues autochtones, si ma mémoire est fidèle. Nous diffusons en déné, en cri, en gwich'in et en dogrib.

Soit dit en passant, il est intéressant de faire observer que quand je suis allé à Yellowknife il y a quelque temps, je me suis rendu compte que beaucoup de ces langues ne sont pas écrites. En fait, les archives de la SRC constituent la totalité des archives historiques de ces peuples. C'est toute l'histoire du peuple qui y est consignée.

Les Territoires du Nord-Ouest nous ont demandé de déposer la totalité des archives de la SRC pour les Territoires du Nord-Ouest précisément pour cette raison, parce que ces archives constituent toute l'histoire de ces peuples. Nous l'avons donc fait et ils nous ont renvoyé des copies de tous les enregistrements. Nous sommes très profondément engagés dans ce domaine. Cependant, comme vous le dites, je sais avec certitude que rien de tout cela ne pourrait être financé par le secteur privé.

Le sénateur Zimmer : Je suis un fervent partisan de la SRC et du service public qu'elle offre. Ce qui m'irrite, c'est que le samedi soir, quand j'essaie de regarder de bonnes émissions, certaines chaînes diffusent les *Simpsons* pendant quatre heures et demie. J'espère que vous ne faites pas cela. Rien n'est plus irritant que cela. Je veux voir des émissions qui me parlent de mon pays, un documentaire ou une émission qui enrichisse ma connaissance du monde.

Je veux préciser un point au sujet des nouveaux médias. Shaw et Vidéotron prétendent qu'il y a eu une croissance récente des nouveaux médias, et ces deux compagnies croient qu'une partie de l'argent du FCT devrait être accordée aux nouveaux médias. Pouvez-vous nous en dire plus long là-dessus? Quelle serait l'incidence sur votre réseau si une partie de l'argent du FCT allait aux nouveaux médias?

M. Stursberg : J'ai déjà été le président du conseil d'administration du FTC, mais c'était il y a bien longtemps. En revanche, si je ne m'abuse, si vous voulez ajouter un volet nouveaux médias à une émission de télévision existante, c'est déjà possible en vertu des règles du FTC.

Je vous donnerai un exemple. *Degrassi High* est une émission très connue qui au départ a été diffusée à la CBC et qui est maintenant diffusée sur CTV. L'émission raconte la vie dans une école secondaire. Les producteurs de l'émission ont voulu donner au grand public la possibilité de s'inscrire à l'école, de se procurer un numéro d'étudiant, de se faire attribuer un casier, d'assister

that would run through the television shows; the other that would run on the Internet. There would be secrets, gossip, and this and that. The two streams would be integrated but different.

That was fine and both pieces were financed by the Canadian Television Fund. We would agree with everyone else that it is very important for us to rethink our financing model to make sure that these more advanced platform pieces can be taken into account when we finance things. If we do not do that, as I was saying earlier, I am very concerned that we will fall behind. That would be bad for us culturally. I think these things will be more and more important for us industrially, as well. There are potentially very valuable opportunities here.

Mr. Lafrance: If I may add something, there is incredible pressure for financing in television because of the fragmentation, and so on. Should they use the money from the television subscriber to finance the new media system or should we find another way to do it? That is a good question. If you add pressure on the financing problem of the television industry, in the long run you will continuously diminish the quality of what you do and you will then be less competitive with the U.S. or with France in our case. There is a danger there.

We should take another look at the new media financing and at the Canadian content on new media, which is a very complicated question also.

Senator Zimmer: Thank you for that information.

The Chairman: Senator Eyton wanted to ask another question.

Senator Eyton: It is a supplementary. There are various commentators looking at new media and at developments generally. There is a school of thought that suggests that traditional television is dead; it is still with us, but it will be a diminishing force and influence in our lives and in 20 or 25 years from now it will be gone. Can you comment on that?

Mr. Stursberg: I do not know what will happen in 25 years, but the amount of consumption of television has actually increased over the course of the last few years. We are also seeing a parallel, but faster, increase in the use of the Internet. It also seems to be age-skewed, in the sense that obviously the younger you are the more likely you are to consume content on the Internet than you are on conventional television.

It is an interesting question. People have predicted the demise of many things as media have changed; for example, it was suggested that radio was dead. Well, radio never died; it just changed. Newspapers are not dead; they will be changing. Is television dead? Probably not. Will it change? For sure. I think absolutely that new media will increase in terms of their importance and centrality in our lives. Will that kill television? No, but will it change? Absolutely.

aux cours, et tout cela par le biais d'Internet. Il y aurait donc deux méthodes pour transmettre le récit : la première se ferait par des émissions de télévision; la deuxième se déroulerait sur Internet. Il y aurait des secrets, des potins, et cetera. Ces deux méthodes seraient intégrées, mais différentes.

C'était une bonne idée, et ces deux méthodes ont été financées par le Fonds canadien de télévision. Nous serions d'accord avec ceux qui estiment qu'il serait important de repenser notre modèle de financement afin de s'assurer que ces plates-formes médiatiques plus évoluées sont prises en compte. Comme je le disais tout à l'heure, ne pas agir nous fera reculer. Sur le plan culturel, ce serait de très mauvais augure. Sur le plan industriel, je crois que ces choses seront de plus en plus importantes. Il y a des occasions fort précieuses qui se présentent à nous.

M. Lafrance : Si je peux ajouter un petit commentaire, à cause de la fragmentation, il y a énormément de pressions pour financer les projets à la télévision. Est-ce qu'on devrait utiliser l'argent versé par les abonnés pour financer le nouveau système médiatique, ou devrait-on trouver un autre moyen? C'est une bonne question. Si on tient compte de la pression qui s'exerce concernant le financement au sein de l'industrie de télévision, à long terme, c'est la qualité qui va se dégrader, et on risque d'être moins concurrentiels avec les États-Unis, ou la France, en l'occurrence. Il y a un danger.

On devrait se repencher sur de nouveaux modèles du financement médiatique, le contenu canadien dans les nouveaux médias, une autre question qui est aussi compliquée.

Le sénateur Zimmer : Merci de ces renseignements.

Le président : Le sénateur Eyton voulait poser une autre question.

Le sénateur Eyton : C'est une question supplémentaire. Il y a plusieurs commentateurs qui examinent les nouveaux médias et les développements. Une école de pensée prétend que la télévision traditionnelle est morte; cependant la télévision existe toujours, mais joue un rôle de moins en moins important, et sera désuète d'ici 20 ou 25 ans. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Stursberg : J'ignore ce qui va arriver dans 25 ans, mais ces dernières années, la consommation de la télévision a augmenté. En même temps, nous constatons une utilisation accrue d'Internet. Cela varie selon les tranches d'âge également, c'est-à-dire, les auditoires plus jeunes sont plus susceptibles de consommer sur Internet plutôt qu'à la télévision.

C'est une question intéressante. Avec l'évolution des médias, nombreux sont ceux qui ont prédit la disparition de bien des choses. Par exemple, à une époque, on disait que la radio était morte. Mais la radio n'a jamais été éliminée, elle a évolué. Les journaux quotidiens ne sont pas morts, ils sont en pleine évolution. La télévision est-elle morte? Probablement pas. Est-ce qu'elle va évoluer? Bien sûr. C'est sûr et certain que les médias vont jouer un rôle de plus en plus important et central dans nos vies. Est-ce que cela va tuer la télévision? Non, mais est-ce qu'il y aura des changements? Absolument.

Mr. Lafrance: In 1950, there was a royal commission in Canada about communication and newspapers. The Association of Newspaper Editors was there to launch a warning because there was a new technology in the U.S. that would kill Canadian newspapers before 1960. It was called the fax. There was then the statement that you would receive your newspaper by phone and the industry would collapse because everyone would get their newspaper by phone by 1960. It is always interesting to look at the development of media.

I will give you this advice: Do not throw out your television set right now. Wait a few weeks.

Senator Tkachuk: We all remember that television was supposed to kill the movies, too.

[Translation]

The Chairman: I would like to thank Mr. Lafrance and Mr. Stursberg for their testimony. We appreciated their appearance before the committee. I think their contribution will help us prepare our report, which we will be presenting soon.

[English]

We are adjourning the meeting until tomorrow. We will then have Mr. Ken Stein from Shaw Communications with us.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, March 28, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[English]

The Chairman: Today, we have as our witnesses Ken Stein, Senior Vice-president of Shaw Communications Inc., and Cynthia Rathwell, Vice-president, Regulatory Affairs, Star Choice Communications Inc.

Welcome to our committee. Please proceed.

Ken Stein, Senior Vice-President, Corporate and Regulatory Affairs, Shaw Communications, Inc.: We are pleased to outline our views of the Canadian Television Fund. We have fundamental problems with its governance and how it has spent its \$2.3 billion over the past five years. In September, Shaw suspended payments pending action on our request for significant reform. We wrote to and met with the Minister of Canadian Heritage responsible for the fund to discuss our action and concerns. We also met with the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, about our issues. In February, we restored our payments based on indications that our concerns finally

M. Lafrance : En 1950, une commission royale sur les communications et les journaux a été mise sur pied au Canada. L'Association of Newspaper Editors a sonné l'alarme, car on croyait que les nouvelles technologies aux États-Unis allaient tuer les journaux canadiens au plus tard en 1960. Ces nouvelles technologies étaient l'envoi par fac-similé. On disait, à l'époque, qu'on pouvait recevoir son journal par ligne téléphonique et que l'industrie allait s'effondrer puisque tout le monde allait recevoir son journal par ligne téléphonique au plus tard en 1960. C'est toujours intéressant d'observer les développements dans les médias.

Permettez-moi de vous donner un petit conseil : ne jetez pas votre téléviseur à la poubelle tout de suite. Attendez encore quelques semaines.

Le sénateur Tkachuk : On se souvient tous que les télévisions devaient tuer le cinéma également.

[Français]

La présidente : Je remercie M. Lafrance et M. Stursberg pour leur témoignage. Nous avons apprécié leur présence au comité. Je pense que leur contribution nous aidera à préparer notre rapport qui sera bientôt présenté.

[Traduction]

Nous allons poursuivre demain. M. Ken Stein, de Shaw Communications, comparaitra devant nous.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 28 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 afin d'examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Nous accueillons aujourd'hui nos témoins Ken Stein, premier vice-président de Shaw Communications Inc. et Cynthia Rathwell, vice-présidente, Affaires réglementaires, Star Choice Communications Inc.

Bienvenue au comité. La parole est à vous.

Ken Stein, premier vice-président, Affaires corporatives et réglementaires, Shaw Communications, Inc. : Nous avons le plaisir de présenter notre point de vue sur le Fonds canadien de télévision. Son mode de gouvernance et ses dépenses de 2,3 milliards de dollars au cours des cinq dernières années posent, à notre avis, des problèmes graves. En septembre, Shaw a suspendu ses paiements en attendant que des mesures soient prises à la suite de notre demande d'une réforme en profondeur. Nous avons écrit à la ministre du Patrimoine canadien chargée du Fonds et nous l'avons rencontrée, afin d'exposer nos préoccupations et les mesures que nous avons prises. Nous

would be considered seriously. Subsequently, the CRTC announced that it was creating a task force to investigate the issue of what changes to Canadian programming financing may be needed. The CRTC task force is a positive step. The governance and performance of the fund are critical, given the unprecedented competitive challenges of global digital media. As a country, we need to decide how best to ensure that Canadians with unlimited choice and access to content can receive high quality Canadian programming. In a competitive global entertainment market, Canadian programming will be relevant only if it is produced to satisfy viewer tastes and demands, not to fulfill a quota or maximize a producer's access to subsidies. New products must come from consumer demand, not regulation.

We have made several requests for changes to the fund over the last five years. These requests were dismissed repeatedly and we were advised to stand down and wait the possibility of change going forward. Finally, we decided it was time to act.

Specifically, we could not properly fulfil our responsibilities to our shareholders in a situation that was akin to taxation without representation. Moreover, we believe that tens of millions of dollars are being used inefficiently by the fund with little value to Canadian viewers. It has been a terrible waste of a Canadian asset. Shaw's actions have been legal. Since our requests went unheeded, we considered a lawful course of action available to us and took it. We are making recommendations to the CRTC on a better way to bring high quality Canadian programming to our customers.

Canada's cable and satellite companies support high-quality Canadian programming. Canadians want high-quality Canadian programming. If Canadian programming is not popular, customer loyalty to our licensed cable and direct-to-home, DTH, services will be undermined. Viewers will turn away from our broadcasting system, and scarce national resources will have been squandered.

Cynthia Rathwell, Vice-President, Regulatory Affairs, Star Choice Communications, Inc.: The key problems are poor performance and unfairness. We have heard repeatedly that funding has generated 23,000 hours of Canadian programming. Beyond repeating the statistics and noting four or five programs it supports, the fund does not explain how or even whether it

avons également rencontré les représentants du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, afin d'exposer nos préoccupations. En février, nous avons repris nos versements après avoir reçu l'assurance que nos préoccupations seraient enfin sérieusement prises en considération. Par la suite, le CRTC a annoncé qu'il créerait un groupe de travail afin d'examiner les changements qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'apporter au financement de la programmation canadienne. La création du groupe de travail du CRTC nous paraît être une démarche positive. La gouvernance et le rendement du Fonds nous paraissent être des éléments cruciaux, compte tenu des défis sans précédent de la concurrence sur le marché mondial des médias numériques. En tant que pays, nous devons définir quelle est la meilleure manière de s'assurer que les Canadiens qui disposent d'un choix et d'un accès illimité au contenu, puissent bénéficier d'une programmation canadienne de haute qualité. Dans un marché mondial du divertissement où la concurrence est vive, la programmation canadienne ne sera pertinente que dans la mesure où elle visera à satisfaire les goûts et les demandes des téléspectateurs, plutôt qu'à respecter un quota ou maximiser la capacité du producteur à accéder à des subventions. Les nouveaux produits doivent être le résultat de la demande des consommateurs et non pas de la réglementation.

Au cours des cinq dernières années, nous avons demandé à plusieurs reprises d'apporter des changements au Fonds. Ces demandes ont été continuellement rejetées et on nous a demandé de patienter en attendant la possibilité de changements à venir. Finalement, nous avons décidé que le moment d'agir était venu.

Plus précisément, nous ne pouvions pas nous acquitter correctement de nos responsabilités à l'égard de nos actionnaires dans une situation qui avait tout l'air d'une taxation sans représentation. De plus, nous estimons que le Fonds utilise des dizaines de millions de dollars de manière inefficace pour offrir en contrepartie une valeur très faible aux téléspectateurs canadiens. C'est un terrible gâchis d'un actif canadien. Les mesures prises par Shaw sont légales. Puisque nos demandes n'ont pas été entendues, nous avons envisagé un recours légal et nous avons décidé d'aller dans ce sens. Nous présentons au CRTC des recommandations proposant une meilleure façon d'offrir une programmation canadienne de haute qualité à nos clients.

Les entreprises canadiennes de radiodiffusion par câble et par satellite sont en faveur d'une programmation canadienne de haute qualité. Les Canadiens réclament une programmation canadienne de haute qualité. Si la programmation canadienne n'est pas populaire, les consommateurs seront moins fidèles aux services de câblodistribution et de radiodiffusion directe par satellite que nous offrons en vertu de la licence qui nous a été octroyée. Les téléspectateurs se détourneront de notre système de radiodiffusion et des ressources nationales précieuses auront été gaspillées.

Cynthia Rathwell, vice-présidente, Affaires réglementaires, Star Choice Communications, Inc. : Les grands problèmes sont le mauvais rendement et l'iniquité. On nous a dit à plusieurs reprises que le financement est à l'origine de 23 000 heures d'émissions canadiennes. À part répéter les statistiques et citer quatre ou cinq émissions qu'il appuie, le Fonds n'explique pas comment ni même

measures its success in supporting high-quality Canadian programming. Surely, Canadians deserve to know whether \$2.5 billion of their money has been spent in a way that gives them value. The fund has not been accountable to private contributors who provide over half its budget. Shaw contributed \$44 million to the fund last year but it had only one board seat. The government contributes \$100 million and has five board seats. In total, private contributors had only four board seats out of 20. The fund has given private contributors totally insufficient input even though the production of Canadian programming is ultimately for their customer's benefit. Perhaps the situation is better characterized as negligent. By contrast, the government has a formal contribution agreement tying its financial support to specific operating requirements.

Regarding performance, we know for a fact that while the fund has spent \$2.3 billion, it has not increased viewers to Canadian programming. Further, while CTF funding was supposed to provide leverage to increase private sector investment, it has not done so. Private broadcasters now spend more on non-Canadian programming and less on Canadian programming. For example, in 2005 private broadcasters benefited from CTF funding increases of \$20 million while their own spending on Canadian programming decreased by \$21 million. That is a raw deal for Canadians. Canadian cable and satellite subscribers are receiving a negative net benefit from the fund. It creates a disincentive for broadcasters and programmers to invest in Canadian programming. All in all, CTF contributions force our customers to subsidize large programmers that are capable of funding programming on their own. They continue to find the money to spend more and more on non-Canadian programming.

Mr. Stein: Finally, we question the overall fairness of the fund model. Our contributions are the result of having built a strong business serving 3.1 million Canadian cable and satellite customers. We invested, at great expense, in a world class infrastructure that distributes as wide a range of choice as possible to our 3.1 million customers throughout Canada. Shaw has created highly profitable Canadian specialty services and provides high definition programming and other advanced capabilities. Examples are interactive set-top boxes, geared to keeping our customers tuned in while supporting other efficient digital operations such as Internet and digital phone service.

At the same time, we have broadcasters that, while completing multi-billion dollar consolidations or receiving large parliamentary allocations, complain they cannot afford Canadian content. They already receive \$500 million a year from us directly,

s'il mesure sa capacité à appuyer une programmation canadienne de haute qualité. Il est évident que les Canadiens méritent de savoir s'ils ont obtenu une valeur quelconque en contrepartie des dépenses de 2,5 milliards de dollars en provenance de leurs contributions. Le Fonds n'est pas tenu de rendre des comptes aux cotisants privés qui fournissent plus de la moitié de son budget. L'an dernier, Shaw a versé 44 millions de dollars au Fonds mais ne dispose que d'un siège au conseil d'administration. Le gouvernement, de son côté, verse 100 millions de dollars et dispose de cinq sièges. Au total, les cotisants privés ne disposaient que de quatre sièges sur 20. Le Fonds n'accorde globalement aux cotisants privés qu'une voix insuffisante, même si la production de la programmation canadienne est destinée en bout de ligne à leur clientèle. Au mieux, on pourrait qualifier cette situation de négligente. En revanche, le gouvernement dispose d'une entente officielle de contribution qui lie son apport financier à des exigences opérationnelles précises.

Pour ce qui est du rendement, nous savons pertinemment que si le Fonds a dépensé 2,3 milliards de dollars, le nombre de téléspectateurs des émissions canadiennes n'a pas augmenté. En outre, le financement du FCT n'a pas entraîné comme prévu une augmentation des investissements du secteur privé. Les radiodiffuseurs privés consacrent actuellement plus de crédits à la programmation non canadienne qu'aux émissions canadiennes. Par exemple, en 2005, les radiodiffuseurs privés ont bénéficié d'augmentations de 20 millions de dollars du financement du FCT alors que leurs propres dépenses consacrées à la programmation canadienne ont diminué de 21 millions de dollars. Voilà un traitement injuste pour la population canadienne. Les avantages nets que les abonnés canadiens à la câblodiffusion et à la radiodiffusion par satellite retirent du Fonds sont négatifs. Les radiodiffuseurs et les créateurs d'émissions ne sont pas incités à investir dans la programmation canadienne. Tout compte fait, les contributions au FCT contraignent nos clients à subventionner les grands services de programmation qui ont les moyens de financer eux-mêmes leurs activités de programmation. Ils continuent à trouver l'argent nécessaire pour financer de plus en plus des programmations non canadiennes.

M. Stein : Enfin, nous remettons en question l'équité du modèle de financement. Si nous pouvons contribuer au Fonds, c'est que nous avons bâti une entreprise florissante qui dessert 3,1 millions d'abonnés canadiens au câble et à la télévision par satellite. Nous avons investi, à grands frais, dans une infrastructure de niveau mondial pour offrir le plus grand choix possible à nos 3,1 millions de clients au Canada. Shaw a créé des services spécialisés canadiens extrêmement rentables et offre des émissions en haute définition et autres services de pointe. Citons par exemple les boîtiers de décodage qui permettent à nos clients de pouvoir continuer à recevoir les signaux télévisés tout en se prévalant d'autres services numériques efficaces tels qu'Internet et les services de téléphone numérique.

Pendant ce temps, il y a des radiodiffuseurs qui se livrent à des fusions de plusieurs milliards de dollars ou qui reçoivent d'importants crédits parlementaires, tout en se plaignant de n'avoir pas les moyens d'offrir un contenu canadien. Ils reçoivent

from Shaw, in affiliation payments, which, to a large extent are guaranteed because programmers receive mandatory carriage. Many of these services, such as French Language Services in the West and services such as Book Television, Issue or others are not even popular, yet we must carry and pay for them. Cable and satellite companies pay indirectly and then again through the CTF, and all the while their commitment to Canadian programming is declining.

We also face a Canadian production industry that is so dependent on handouts that the House standing committee referred to it as "a house of cards" completely dependent on the fund. This subsidy-based model is not fair, not beneficial and cannot be sustainable. Creating a viable Canadian television production industry and high-quality programming demands an investment-based approach to Canadian television rather than a subsidy approach. We think an investment-based approach can be achieved with a more focused, fair and accountable funding regime. Such an approach would serve Canadian viewers much better than one that emphasizes quantity over quality and puts the commercial interests of broadcasters and producers above those of consumers.

In closing, we reiterate Shaw's commitment to the development of mechanisms to assist with the production of high-quality Canadian content. We played a key role in the establishment of the Canadian production fund. It was our idea. We intend to be equally constructive going forward in making recommendations regarding the reform of Canadian production financing, with the goal of ensuring the ongoing health of the Canadian broadcasting system and to that ensure our customers receive the high-quality Canadian programming they demand and deserve.

Thank you very much for inviting us to appear here this evening. We look forward to your questions.

The Chairman: Thank you very much. On February 20, in the House of Commons Standing Committee on Canadian Heritage, you mentioned that you would like to see more fairness in the system. With your remarks again tonight, we can feel that you want more fairness in the system. You want a funding mechanism that is independent and accountable to those who provide the funding. Yet, the core of your argument is a necessity to achieve measurable results. According to you, the CTF has failed to create a strong, self-sustaining and self-financing industry. The letter you sent to the CTF dated December 20 reflects this preoccupation.

We have a small market here compared to the U.S. We are struggling to make good and successful TV shows that Canadians will watch. In Quebec, the local production in French is far more

déjà 500 millions de dollars par an directement de nous, de Shaw, en paiements d'affiliation qui, dans une large mesure, sont garantis, étant donné que les services de programmation bénéficient de la distribution obligatoire. Bon nombre de ces services, comme les services en français dans l'Ouest et des services comme Book Television, Issue ou d'autres, ne sont même pas populaires auprès de nos clients. Pourtant, nous devons continuer à les distribuer et à les payer. Les câblodistributeurs et les compagnies de radiodiffusion par satellite payent indirectement et encore plus par l'intermédiaire du FCT, alors que leur engagement à l'égard de la programmation canadienne est à la baisse.

Nous avons également affaire à une industrie canadienne de la production qui est tellement habituée à recevoir des fonds que le comité permanent de la Chambre l'avait qualifiée de « château de cartes » entièrement dépendant du Fonds. Ce modèle reposant sur des subventions n'est ni équitable ni avantageux et ne peut être durable. Pour créer une industrie canadienne de la production télévisée viable et une programmation de haute qualité, il faut mettre en place une approche d'investissement plutôt qu'une approche de subvention de la télévision canadienne. Nous pensons qu'il est possible d'appliquer une approche privilégiant l'investissement en adoptant un régime de financement plus focalisé, équitable et assujéti à une obligation de rendre compte. Les téléspectateurs canadiens seraient beaucoup mieux servis par une telle approche que par une formule qui met l'accent sur la quantité plutôt que sur la qualité et qui place les intérêts commerciaux des radiodiffuseurs et des producteurs au-dessus de ceux des consommateurs.

En conclusion, nous réitérons l'engagement de Shaw à élaborer des mécanismes visant à encourager la production de contenu canadien de haute qualité. Nous avons joué un rôle clé dans la création du Fonds de production canadien. C'était notre idée. Nous avons l'intention d'être tout aussi constructifs en présentant des recommandations en vue de la réforme du financement de la production canadienne dans le but d'assurer la bonne marche du système canadien de radiodiffusion et de faire en sorte que nos clients obtiennent les émissions canadiennes de haute qualité qu'ils réclament et qu'ils méritent.

Merci de nous avoir invités à venir témoigner ce soir. Nous nous tenons à votre disposition pour répondre à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup. Le 20 février, vous avez déclaré devant le Comité permanent du patrimoine canadien à la Chambre des communes que vous souhaitiez offrir un système plus équitable. Vous souhaitez mettre en place un mécanisme de financement qui soit indépendant et tenu de rendre des comptes aux personnes qui le financent. Pourtant, la nécessité d'atteindre des résultats mesurables est au cœur même de votre argument. D'après vous, le FCT n'est pas parvenu à mettre en place une industrie solide et autonome, qui soit en mesure de s'autofinancer. La lettre que vous avez fait parvenir au FCT le 20 décembre reflète cette préoccupation.

Notre marché est petit par rapport au marché américain. Nous nous démenons pour proposer de bonnes émissions de télévision qui seront populaires et suivies par les Canadiens. Au

popular than American or foreign programs. In English Canada, we also have some tremendously popular Canadian shows. However, Canadian shows are not making money, as is the case with their American counterparts. Can you describe specific measures you would support to improve the CTF in terms of performance?

Mr. Stein: I can give a number of different answers to that. First, when we say that Canadian programming cannot be sustainable on its own, we think that is wrong. I am a member of the Shaw Rocket Fund, which sponsors children's programming. That programming is the most successful programming that Canadians produce. We export it around the world. It receives rave reviews in Germany, Australia, France, et cetera. We develop means through the Shaw Rocket Fund to increase the exposure of Canadian programming around the world to try to have more exports and to sell it more productively.

As a result of our success, the Canadian Television Fund reduced the amount of money it spent on Canadian children's programming. Combined with the CRTC changes in policy in 1999, the amount of money now spent on Canadian children's programming is 30 per cent less than it was in 1999. We think that is totally unfair and inequitable.

We have also been told that situation is because Shaw owns YTV, children's programming services and so on, which we do not. That is owned by CORUS, which is a different company structurally, although the Shaw family has a controlling interest in it. The money in the Shaw Rocket Fund goes to everyone. It goes to the CBC, TVA and a whole range of people. It is based on the quality of proposals that come forward. This fund is chaired by Annabel Slaight, who I am sure will be pleased to talk to you about children's programming and the concerns that she has with it. We think that fund is an example. If we were able to focus on particular areas, we would be much more successful as a country in developing that kind of programming.

Second, we have examples where Canadian programmers have produced successful and popular North American programming such as CSI. We think that Canadians have the capability to do it. The capabilities are there. The fact that we have not been able to produce that programming is only a poor reflection on the structures that have been put in place to try to do it.

The Chairman: In his letter to the CTF dated December 20, the CEO of Shaw Communications wrote that, "Our understanding was that after the initial five-year period, the fund would be self-sustaining and self-financing from a return on investment in successful productions."

Was that an explicit condition? Was anything put in writing with respect to this understanding?

Québec, la production locale en français est de loin plus populaire que les émissions américaines ou étrangères. Au Canada anglais, certaines émissions canadiennes sont aussi extrêmement populaires. En revanche, les émissions canadiennes sont loin d'être aussi profitables que les émissions américaines. Pouvez-vous nous donner quelques exemples de mesures précises qui auraient votre appui en vue d'améliorer le rendement du FCT?

M. Stein : Je peux vous donner plusieurs réponses différentes. Premièrement, nous pensons qu'il est faux d'affirmer que les émissions canadiennes ne sont pas viables par elles-mêmes. Je suis membre du Fonds Shaw Rocket qui commandite des émissions pour enfants. Ces émissions sont les plus populaires produites par des Canadiens. Nous les exportons dans le monde entier. Elles sont extrêmement bien accueillies en Allemagne, en Australie, en France, et cetera. Le Fonds Shaw Rocket nous permet d'imaginer des moyens de mieux faire connaître les émissions canadiennes dans le monde entier afin d'augmenter les exportations et de les vendre de manière plus profitable.

Grâce à notre succès, le Fonds canadien de télévision a réduit les dépenses qu'il consacrait à la programmation canadienne pour la jeunesse. Compte tenu des changements apportés par le CRTC à sa politique en 1999, les crédits actuellement consacrés à la programmation canadienne pour la jeunesse sont inférieurs de 30 p. 100 à leur niveau de 1999. Nous estimons que cette situation est totalement injuste et inéquitable.

On nous a dit également que cela est dû au fait que Shaw est propriétaire de YTV, services de programmation pour la jeunesse et cetera alors que ce n'est pas le cas. Cette entreprise appartient à CORUS qui est une compagnie de structure différente, bien que la famille Shaw y détienne une participation majoritaire. Les fonds du Fonds Shaw Rocket sont disponibles pour tous. CBC, TVA et toutes sortes d'autres entreprises y ont accès. Ils sont attribués en vertu de la qualité des propositions qui sont présentées. Ce fonds est présidé par Annabel Slaight qui se fera, j'en suis certain, un plaisir de venir vous parler de la programmation pour la jeunesse et de ses préoccupations à ce sujet. Nous pensons que ce fonds est un exemple. Notre pays serait beaucoup mieux à même d'élaborer ce type de programmation si nous étions en mesure de nous concentrer sur certains domaines particuliers.

Deuxièmement, nous avons des exemples de créateurs canadiens qui ont produit des émissions nord-américaines populaires. C'est le cas de CSI. Nous pensons que les Canadiens ont la capacité de le faire. Les capacités sont là. Le fait que nous n'ayons pas été en mesure de produire cette programmation reflète uniquement l'état des structures qui ont été mises en place pour tenter de le faire.

La présidente : Dans la lettre qu'il a adressée au FCT le 20 décembre, le PDG de Shaw Communications écrit ceci : « Nous croyions comprendre que, après la période initiale de cinq ans, le Fonds serait autonome et se financerait de lui-même grâce au rendement des investissements dans les productions ayant du succès. »

S'agissait-il d'une condition explicite? Existe-t-il des écrits à ce sujet?

Mr. Stein: The fund evolved in 1993. While we felt we were explicit about it, other people probably were not. Part of the issue in all this is that it has not been clear what the fund is actually doing, and how it funds and finances programming. We took the position that when cap X ended, the commitment would end. However, that did not happen. In 1996, the government removed the fund from the CRTC oversight, put it under the Department of Canadian Heritage and combined it with other measures and funding to create this so-called public-private partnership. We were told that was the way it would be. It then went that route.

We have always been told that we would have input and there would be results and reports on how it was doing, but we never received anything satisfactory. It probably evolved from what our view was at the beginning, and a view shared by other people in the cable and distribution business, namely that this fund was to be more investment-based. I am not sure we could say that it was totally investment-based, but it was certainly much more of an investment than anything else.

The Chairman: The actual television production system requires that to be granted public money from CTF, they must be an independent producer. CTF has been a force in the development of a strong, independent production industry in Canada. What are your views regarding the independent sector?

Mr. Stein: It is important to have a strong broadcasting and production sector. We feel that how that sector operates is best dealt with in the marketplace. We have had discussion with others. People such as Quebecor have a view about how that sector should be created. Our view is that an independent production ministry is an important element. We want to have more independence in terms of creating that entrepreneurial kind of spirit and ideas for new kinds of programming. We do not think broadcasters should step away from their responsibilities either.

The Chairman: The representatives of CBC, and also other stakeholders in the television industry, indicated to this committee that the Canadian Television Fund has been successful in many ways to strengthen Canadian-produced television programs, and to ensure diversity.

There must be some positive aspects to the fund and some areas that are working well. What programs funded by the CTF for English Canada would you describe as an audience success? Do you have any examples in mind? Is that asking too much?

Mr. Stein: It is ironic that they say it is successful and at the same time, they describe it as a house of cards. Maybe they have a different view than we have of what an industry is. Our view of an

M. Stein : Le Fonds a connu des changements en 1993. Si cette notion nous paraissait évidente, elle ne l'était pas probablement pour d'autres. Une partie du problème tient au fait que la nature des activités du Fonds n'est pas claire et que l'on ne sait pas exactement comment il finance la programmation. Nous pensions que l'engagement prendrait fin en même temps que les dépenses en capital. Cependant, rien de tout cela ne s'est produit. En 1996, le gouvernement l'a soustrait à la surveillance du CRTC et l'a placé sous le contrôle du ministère du Patrimoine canadien, le combinant avec d'autres mesures et financement, afin de créer ce qu'on appelle un partenariat entre le secteur public et le secteur privé. On nous a dit qu'il en serait ainsi et c'est ce qui est arrivé.

On nous a toujours dit que nous aurions la possibilité de participer et que des rapports feraient état des résultats obtenus, mais nous n'avons jamais rien reçu de satisfaisant. Le Fonds a probablement changé par rapport à ce qu'il était au début et par rapport à la perception qu'en avaient les autres intervenants du secteur de la radiodiffusion et de la distribution, à savoir que le Fonds devait être plus axé sur les investissements. Je ne suis pas certain que l'on puisse dire que c'était totalement le cas, mais il était clair qu'il était axé sur l'investissement plutôt que sur autre chose.

La présidente : Le système de production télévisée lui-même nécessite l'apport de fonds publics de la part du FCT pour demeurer indépendant. L'intervention du FCT a été déterminante dans la création d'un secteur de la production fort et indépendant au Canada. Quel est votre point de vue sur le secteur indépendant?

M. Stein : Il est important de disposer d'un secteur de radiodiffusion et de production solide. Nous pensons qu'il faut laisser au marché le soin de déterminer l'évolution de ce secteur. Nous en avons parlé avec d'autres intervenants. Des entreprises comme Quebecor ont leur point de vue sur les critères de création de ce secteur. Nous pensons quant à nous qu'un ministère de la production indépendante est un élément important. Nous voulons disposer d'une plus grande indépendance pour autoriser l'émergence d'un esprit d'entreprise et d'idées pour la création de nouveaux types de programmation. Par ailleurs, nous ne pensons pas que les radiodiffuseurs devraient négliger eux non plus leurs responsabilités.

La présidente : Les représentants de CBC et d'autres intervenants du secteur de la télévision ont indiqué au comité que le Fonds canadien de télévision avait contribué à plus d'un titre à renforcer les émissions de télévision produites au Canada et à assurer la diversité.

Le Fonds doit bien avoir des cotés positifs et offrir de bons résultats dans certains secteurs. Quelles sont les émissions financées par le FCT au Canada anglais que vous pourriez qualifier de succès auprès du public? Avez-vous des exemples en tête? Est-ce trop vous demander?

M. Stein : Il me paraît ironique de dire d'un même souffle que le Fonds a connu certains succès tout en le décrivant comme un château de cartes. Leur perception de l'industrie est peut-être

industry is one that is successful and self-sustaining in creating positive employment for people, and that industry is growing and competitive.

I am chairman of CPAC. We run CPAC in a certain way to make sure it is effective, efficient and accountable. Everyone knows what goes on. We negotiate agreements. If anyone asks, "How do you do it?" we open the books and there it is. They can go down the street and watch it. We have no difficulty with that. That is fine; that is a public purpose and it is funded and the funds are allocated properly. However, it is something more difficult to throw money into something and then have no representation or agreement with them as to how that money is used, what it funds or how it is managed.

On the viewing side, that is exactly the issue. In the last 10 years, the standing committee produced viewing results that we had someone analyze. We were told there was only one year of viewing results. There were no baseline comparisons to judge.

When the CBC appeared before the standing committee, they gave a viewing chart outlining what they had done. It was noteworthy that everyone talks about the same four programs as being there, and they are the CBC programs. We are saying the public already pays for the CBC. We agree that those programs are extremely popular and successful. They should be there.

As Robert Rabinovitch indicated at the last standing committee, or indicated publicly, the government should decide how much money the CBC needs to do its task and then give it the money to do it. Whether it is a hospital, the CBC, the education system or whatever, that is the job of the government, and we support that.

When we look at the private broadcasters, and the CBC evidence put forward, the only two programs that were CTF-financed in prime time in a particular week were at 10 p.m. on Sunday night against hockey. One was called *Whistler*, and I cannot remember the name of the other one. We checked the viewing numbers. One is at 173,000 and one is at 141,000. That is ridiculous. Why are we spending \$2.2 billion to obtain 173,000 and 141,000? We looked at those audience numbers combined with two things. The spending on Canadian programming has been flat over the last five years. There has not been an increase in Canadian programming. There has been a 25 per cent or 40 per cent increase in spending on foreign programming. We felt that this fund is a subsidy to allow broadcasters to buy more foreign programming, and it is a shell game. We wanted some answers, and we still do.

Senator Tkachuk: Thank you for the presentation, Mr. Stein and Ms. Rathwell. I agree with you that the goal should be a strong and independent production system that is not reliant on government subsidies. My view is also that economics would tell us that the more money we pour in, the less money someone else

différente de la nôtre. Nous considérons l'industrie comme un secteur prospère et autonome, capable de créer des emplois, une industrie en croissance et concurrentielle.

Je suis le président de CPAC. Nous gérons CPAC de façon efficace, efficiente et responsable. Nous n'avons de secret pour personne. Nous négocions des ententes. Nous ouvrons nos livres à ceux qui nous demandent comment nous procédons. Ils peuvent venir voir sur place comment nous fonctionnons. Cela ne nous pose aucun problème. C'est une émission d'intérêt public qui est financée et dont les fonds sont distribués adéquatement. En revanche, il ne me paraît pas normal d'investir de l'argent dans une structure sans avoir aucune représentation ni entente, ni sans savoir à quoi sert cet argent, ce qu'il finance, ni comment il est géré.

La part d'écoute, voilà justement la question. Depuis dix ans, le comité permanent a produit des résultats d'écoute que nous avons fait analyser. On nous a dit que l'on disposait seulement d'une année de résultats d'écoute, sans points de comparaison.

Lorsque les représentants de la CBC ont témoigné devant le comité permanent, ils ont présenté un tableau exposant leurs résultats d'écoute. Il est intéressant de noter que l'on ne mentionne que quatre émissions qui sont toutes des émissions de CBC. À notre point de vue, le public finance déjà la CBC. Nous reconnaissons que ces émissions sont extrêmement populaires et réussies et qu'elles devraient être conservées.

Comme l'a dit Robert Rabinovitch au dernier comité permanent ou publiquement, le gouvernement devrait préciser les crédits dont la CBC a besoin pour remplir sa mission et lui confier ces crédits. C'est le rôle du gouvernement de financer un hôpital, la CBC ou l'éducation et nous appuyons ce rôle.

D'après les témoignages présentés par les radiodiffuseurs privés et la CBC, les deux seules émissions financées par le FCT à l'heure de grande écoute au cours d'une certaine semaine étaient présentées à 22 heures le dimanche soir, à l'heure du hockey. Une d'entre elles était l'émission intitulée *Whistler* et je ne me souviens plus de l'autre. Nous avons vérifié les parts d'écoute. Une des émissions avait attiré 173 000 téléspectateurs et l'autre 141 000. Ce sont des chiffres ridicules. Pourquoi dépensons-nous 2,2 milliards de dollars pour attirer 173 000 et 141 000 téléspectateurs? Nous avons comparé ces chiffres à deux éléments. Les dépenses consacrées à la programmation canadienne sont restées les mêmes au cours des cinq dernières années. Il n'y a eu aucune augmentation dans le secteur de la programmation canadienne. En matière de programmation étrangère, les dépenses ont augmenté de 25 ou 40 p. 100. Nous pensons que ce fonds est une subvention pour permettre aux radiodiffuseurs de se procurer des émissions étrangères. Nous estimons qu'il s'agit d'un jeu de gobelets. Nous voulions des réponses et nous continuons à les exiger.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Stein et madame Rathwell, je vous remercie pour les exposés que vous avez présentés. Je conviens avec vous que l'objectif est de créer un système de production fort et indépendant qui ne soit pas tributaire des subventions gouvernementales. D'après moi, un simple

has to, and that is exactly what is happening to the system. The only problem with subsidies is that people become reliant on them, and then it is almost impossible to move away from that reliance.

I am not sure exactly how the CTF started, and senators might help me if my memory is a little rusty on what has happened in the last little while because we have had a two-week break. I know we were told by the CBC that this fund is not really the money of the cable companies. This money was allocated because an application was made for an increase in capital expenditures. The government said, "We will give you the capital expenditures, and more, but you have to throw this money into the fund." I think that is close to what we have been told here by the people in charge of the CTF fund, and by CBC.

Exactly how did the actual amount of money that is put into the fund by the cable companies come about? Is it your money, or is it a tax that the federal government imposed? If it is a tax, the consumers pay. How do the cable companies fit into this funding?

Mr. Stein: First, it is a tax. It has been described as various things, but it is a tax. There is no doubt about that. It is paid for by Canadian consumers. It is their money. We offered to give it back to them.

When the deal was made in 1993, it was complicated because a cap X arrangement was in place. I was president of the cable association, so I can speak for what our representations were at that time. The proposal was that, going forward, an investment was needed as we developed fibre optics and interactive services and Vidéotron was strong, and Videoway, and addressability and those kinds of things. We knew we were getting into the Internet age, but we did not yet know it was already the Internet age. We were talking about the need to make these kinds of investments. At the same time, we also said, and this was J.R. Shaw's initiative, that we need to invest in content.

The proposal that was put forward was that it would be 50-50. There would be a discretionary amount. The cable systems could make a choice. If they kept the amount in the cap X, they would give half of it back to this production fund, but they could also give it back to the consumers. That was the proposal.

The CRTC decided that they did not want a voluntary, discretionary decision like that, so they made it a requirement that, going forward, the cap X that was in the base would remain, and going forward there would be a contribution to the fund.

Senator Tkachuk: Once they put their hands on it, it was over.

raisonnement économique nous montre que plus nous injectons d'argent dans le système, moins il est nécessaire d'en trouver ailleurs et c'est exactement ce qui se passe. Le seul problème avec les subventions, c'est que ceux qui les reçoivent s'y habituent et qu'il est pratiquement impossible de faire cesser cette dépendance.

Je ne sais pas exactement comment le FCT a commencé. Mes collègues sénateurs pourront peut-être me rafraîchir la mémoire sur ce qui s'est passé depuis quelque temps, puisque nous avons eu un arrêt de deux semaines. Je sais que la CBC nous a dit que ce fonds ne représentait pas vraiment l'argent des câblodistributeurs. Ces crédits ont été alloués à la suite d'une demande présentée en raison de l'augmentation des dépenses en capital. Le gouvernement a accepté de financer ces dépenses en capital et s'est même montré plus généreux, à condition que cet argent passe par le Fonds. C'est, je crois, à peu près ce que nous ont dit les représentants du FCT et de la CBC.

D'où exactement provient l'argent versé dans le Fonds par les câblodistributeurs? Est-ce votre argent ou est-ce une taxe imposée par le gouvernement fédéral? S'il s'agit d'une taxe, ce sont les consommateurs qui payent. Quel est le rôle des câblodistributeurs dans ce financement?

M. Stein : Tout d'abord, il s'agit bien d'une taxe. On la présente de diverses façons, mais c'est une taxe. Il n'y a aucun doute là-dessus. C'est une taxe payée par les consommateurs canadiens. C'est leur argent. Nous avons proposé de remettre cet argent aux consommateurs.

Lorsque cette entente a été conclue en 1993, la situation était compliquée, parce que des dispositions concernant les dépenses en capital étaient en place. Puisque j'étais président de l'association des câblodistributeurs, je suis en mesure de parler des arguments que nous avions présentés à l'époque. Selon notre proposition, un investissement nous paraissait dorénavant nécessaire puisque nous étions en train d'installer la technologie de la fibre optique et les services interactifs. Vidéotron était solide, Videoway aussi et l'adressabilité et d'autres aspects étaient à l'ordre du jour. Nous savions que nous nous dirigeons vers l'ère de l'Internet, mais nous ne savions pas que nous y étions déjà. Nous étions conscients de la nécessité de faire ce type d'investissement. Parallèlement, nous avions insisté sur la nécessité d'investir dans le contenu. Je crois que c'était à l'initiative de J.R. Shaw.

Selon la proposition présentée, l'investissement devait être de 50-50 et prévoyait un montant discrétionnaire. Les câblodistributeurs pouvaient faire un choix. S'ils décidaient de conserver l'argent pour l'investir sous forme de dépenses en capital, ils devaient en remettre la moitié à ce fonds de production, mais ils pouvaient également le remettre aux consommateurs. Voilà quelle était la proposition.

Le CRTC a décidé de rejeter toute décision volontaire ou discrétionnaire et exigé que, dorénavant, aucun changement ne serait apporté aux dépenses en capital prévues dans la base et qu'il y aurait une contribution au Fonds.

Le sénateur Tkachuk : Une fois qu'ils avaient mis la main dessus, c'était fini.

Mr. Stein: Yes, in 1996, that was changed. There must have been discussions between the department and the commission, because the commission decided that it would pass control of this fund to the Department of Canadian Heritage and it would impose a 5-per-cent charge on the gross revenues of every broadcast distribution undertaking, which would be cable and satellite. That is the way the fund evolved.

There is no benefit to the cable industry right now. We are not talking about our money; we are talking about the consumers' money. We already pay for programming services. Our company pays \$500 million a year for the programming services we receive from Canadian programming services.

When people try to be simplistic and say this is money that the cable companies were given, that is not true. It did not happen that way at all. It was already in the base.

As Mr. Shaw said at the hearing, it was a bad deal. It was a bad deal then, and it is a bad deal now. We offered to give it back. When we did not make our payments for that month, we held the money, we accrued for it, and we made it clear that our view was that we would give the money back to our customers.

Senator Tkachuk: I remember the \$500 million you talk about. You are affiliated with one of these individual programming companies that I pay for.

Mr. Stein: They are all doing well.

Senator Tkachuk: They have one office in Toronto, and they are paid a cheque every month, and that cheque was to be used to invest in quality Canadian programming. With the advent of cable and all these channels coming in, the reason they were able to charge the money and the reason I must pay for bundles rather than only the individual programming that I want is so that Canadian programming can benefit.

My view is that all that money goes into people's pockets and not a lot of Canadian programming is made, which to me is a misrepresentation by the programming people who come to the CRTC, beg for a cable licence, receive a cable licence, receive a piece of cash every month from every Canadian consumer, most of which we are forced to pay, and then there is no programming. What is happening with the \$500 million? Is it all going into people's pockets in Toronto? It was supposed to go all over Canada too. That was the whole idea.

Mr. Stein: I am not sure what the question was.

Senator Tkachuk: If all this money is going into these individual programming companies that you carry, should there not be a tremendous amount of money spent on Canadian programming right now? I do not believe there is.

M. Stein : Oui; en 1996, il y a eu un changement. Il y a sans doute eu des pourparlers entre le ministère et le CRTC, étant donné que le Conseil a décidé de placer ce fonds sous la responsabilité du ministère du Patrimoine canadien et d'imposer un prélèvement de 5 p. 100 sur les recettes brutes de toutes les entreprises de radiodiffusion par câble ou par satellite. Voilà les changements qu'a subis le Fonds.

Pour le moment, l'industrie du câble n'en tire aucun avantage. Il n'est pas question ici de notre argent, mais de celui des consommateurs. Nous payons déjà les services de programmation. Notre société débourse 500 millions de dollars par an pour les services que nous recevons des services canadiens de programmation.

Il est simpliste et faux d'affirmer qu'il s'agit là de montants d'argent encaissés par les câblodistributeurs. Ce n'est absolument pas le cas. Cet argent se trouvait déjà dans la base.

Comme l'avait dit M. Shaw lors des audiences, ce n'était pas une bonne affaire. Aujourd'hui, ce n'est toujours pas une bonne affaire. Nous avions proposé de remettre cet argent aux consommateurs. Lorsque nous avons suspendu nos paiements, nous avons conservé l'argent, nous l'avons fait fructifier et nous avons dit clairement que nous souhaitions le remettre aux consommateurs.

Le sénateur Tkachuk : Je me souviens des 500 millions de dollars dont vous parlez. Vous êtes affiliés à une des compagnies de programmation que je contribue à financer.

M. Stein : Ce sont toutes des sociétés florissantes.

Le sénateur Tkachuk : Elle a un bureau à Toronto et chaque mois, cette société reçoit un chèque qui était censé être investi dans une programmation canadienne de qualité. Avec l'avènement du câble et toutes les chaînes qui nous sont proposées, je dois m'abonner à un forfait regroupant plusieurs émissions plutôt que de choisir celles que je veux regarder, afin que l'argent ainsi recueilli soit investi dans la programmation canadienne.

À mon avis, tout cet argent n'est pas investi dans la programmation canadienne, mais va plutôt directement dans les poches des responsables des services de programmation qui ont, à mon avis, l'audace de se présenter devant le CRTC pour réclamer une licence de câblodistribution, l'obtiennent et perçoivent chaque mois l'argent de leurs abonnés canadiens qui, pour la plupart, n'ont pas d'autre choix que de payer. Et en attendant, il n'y a pas de programmation. Qu'est-ce qui arrive à ces 500 millions de dollars? Est-ce qu'ils vont entièrement dans les poches des dirigeants de Toronto? À l'origine, cet argent était censé profiter à l'ensemble de la population canadienne.

M. Stein : Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi la question.

Le sénateur Tkachuk : Si tout cet argent revient aux entreprises de programmation que vous distribuez, on devrait assister actuellement à d'énormes investissements dans la programmation canadienne. Je ne pense pas que ce soit le cas.

Mr. Stein: I totally agree with that. First, we are required to carry all the services that are licensed.

Senator Tkachuk: I understand that.

Mr. Stein: That is one thing. Then, we are required to pay for subscribers for a number of services, whether subscribers take it or not. Services may not go to subscribers, but we must pay for them anyway.

We had hoped with digital that we could give customers more choice and at Shaw we did. We have pick-and-pay packages on our digital services, so close to 30 per cent of our subscribers can pick their services. We do not with the analog services. We offer the older type of services in packages. The commission requires us to offer packages.

Over the past couple of years, the commission has come up with a digital policy stating that even though we are now in a new world of digital and people can pick and pay for services, the services that are on analog must be offered also on digital in packages. We disagreed with that approach, but that is the policy.

What evolved is not a system that gives the consumer choice; it evolved into a system that guarantees revenues for the programmers. We do not agree with that, but that is what we do.

Rogers tabled evidence yesterday at the CRTC hearing on digital licensing of new applicants that said eight out of ten Canadians feel they do not receive enough choice. They want to choose the television services that they receive and do not feel they can do that at the moment. That view is totally consistent. It is the largest complaint we get from our customers: When I go into a magazine store to buy *Time*, I do not need to buy *Maclean's* also, so if I want only this service, why must I buy other services?

Senator Tkachuk: I agree. I am asking that question because I have you here. It does not have much to do with the CTF fund, but I thought I would ask that question and put it on record.

Mr. Stein: It is all interrelated.

Senator Tkachuk: You had deliberations, obviously, and an action, which was to withhold the money. What did you have in mind to replace the governance of the CTF, and how would it conduct its affairs and support the system? There must have been some discussion about what you wanted as a cable company in your perfect world that would have triggered this action. What exactly was that?

M. Stein : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Tout d'abord, nous devons distribuer tous les services qui sont couverts par une licence.

Le sénateur Tkachuk : Je comprends.

M. Stein : C'est un fait incontournable. Ensuite, nous devons payer un certain nombre de services, que les abonnés s'en prévalent ou non. Ces services n'atteignent peut-être jamais les abonnés, mais nous devons malgré tout en assumer les coûts.

Nous avions espéré que la technologie numérique nous permettrait de donner plus de choix aux consommateurs. C'est ce qu'a fait Shaw. Nous proposons des forfaits à la carte à nos abonnés des services numériques. Près de 30 p. 100 de nos abonnés peuvent ainsi choisir les services qui les intéressent. Nous ne proposons pas cette formule dans le cas des services analogiques. Nous offrons ces services plus traditionnels sous forme de forfaits. Le Conseil nous contraint à offrir des forfaits.

Depuis deux ans, le CRTC a adopté une politique concernant le numérique exigeant que les services offerts sous format analogique soient également offerts sous format numérique dans des forfaits, alors que nous vivons actuellement dans l'ère nouvelle du numérique et que les consommateurs peuvent choisir les services qu'ils désirent obtenir et payer en conséquence. Nous n'approuvons pas cette approche, mais c'est la politique.

Le résultat, ce n'est pas un système qui donne le choix aux consommateurs; c'est un système qui garantit des recettes aux concepteurs d'émissions. Nous n'approuvons pas ce système, mais nous devons le subir.

Hier, à l'audience du CRTC sur les licences de services numériques présentées par les nouveaux demandeurs, Rogers a fait remarquer que huit Canadiens sur dix estiment qu'ils n'ont pas suffisamment de choix. Les consommateurs veulent choisir les services de télévision qu'ils reçoivent et n'ont pas actuellement l'impression de pouvoir le faire. C'est tout à fait logique. La plainte que nous recevons le plus souvent de la part de nos consommateurs est la suivante : Lorsque je vais au magasin pour acheter le magazine *Time*, je ne suis pas obligé d'acheter en même temps la revue *Maclean's*. Pourquoi dois-je acheter d'autres services alors qu'il n'y a qu'un seul qui m'intéresse?

Le sénateur Tkachuk : Je suis d'accord. Je vous pose la question puisque vous êtes ici. Il n'y a pas vraiment de lien avec le FCT, mais j'ai voulu vous poser cette question aux fins du compte rendu.

M. Stein : Toutes ces choses sont liées.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez délibéré, bien entendu, et vous êtes passés à l'action. Vous avez retenu l'argent. Comment avez-vous envisagé de modifier le mode de gouvernance du FCT et la façon dont il dirige ses affaires et appuie le système? Au cours de vos discussions, vous avez bien dû définir ce qu'une compagnie de câblodistribution comme la vôtre souhaitait dans un monde idéal. Quelles sont exactement les raisons qui vous ont amenés à opter pour cette action?

Mr. Stein: I can talk about that in general terms, because we have a CRTC task force, but we have not yet met with the task force. I understand they are trying to develop a consensus. We want to have that discussion.

Broadly, we are saying that a board running a fund should not have beneficiaries on the board. A board running a fund that is building an industry should be investment focused. It should be focused on how to build this industry. As such, the representatives should be representative of the consumers and the distributors who make the contributions to the fund. It should not have beneficiaries on the board and it should have people who are focused on investment.

Second, we feel that, as with any other industry that develops strength in it, the more investment based it is, the stronger it will be for Canadians.

When I walk into a hotel room with my kids, they do not turn on the television. They bring in their laptop and they want to know where the high-speed Internet connection is. We are not talking future, but now, today. They are looking at MySpace and YouTube and setting up their chatrooms. That is the direction the system is going. It is disappointing to see that the Canadian entrepreneurial system is not doing enough to ensure there is Canadian content. We think that is because the system has been overly protected and subsidized. The way we can strengthen it is to take an investment focus. Those are our views in terms of the CTF.

We will see where the discussions go.

Senator Dawson: First, I think as far as lack of accountability, poor performance and unfairness, there seems to be a sense of recognition on the part of the committee that these things need to be addressed. That is why we have these hearings. On that side of the issue, I think you can have sympathy on my part.

My sympathy stops there. When people ask for licences and receive them, they are given restrictions on what they are allowed to do and what they must do, including French-language television in the West. I find it insulting that those who are given licences sometimes describe it as a licence to make money. They were given to you instead of someone else. No one forced these licences onto these poor cable distributors and required them to participate in the support of the cultural industries of Canada. They define that requirement as a burden when they would not have any profits if they had not been given a licence to make those profits.

From what we were told, along the way, you were supposed to reduce your cost. It was an agreement between the government, the CRTC, and you that some of this money could be used to support Canadian programming, which I think deserves to be supported. You could say that many of these services, such as French-language services in the West, are not popular, yet you must carry and pay for them.

M. Stein : Je peux vous en parler de manière générale, parce qu'il y a un groupe de travail au CRTC. Cependant, nous ne l'avons pas encore rencontré. Je crois qu'ils essaient d'obtenir un consensus. Nous voulons ouvrir une telle discussion.

De manière générale, nous estimons que les bénéficiaires d'un fonds ne devraient pas siéger au conseil d'administration de celui-ci. Le conseil d'administration d'un fonds chargé d'établir une industrie devrait mettre l'accent sur l'investissement. Il devrait concentrer toute son énergie sur la manière de bâtir cette industrie. Les administrateurs devraient être les représentants des consommateurs et des distributeurs qui contribuent au fonds, plutôt que ses bénéficiaires. Et les administrateurs devraient mettre l'accent sur l'investissement.

Deuxièmement, comme c'est le cas pour toute autre industrie, nous sommes convaincus que plus le Fonds sera axé sur l'investissement et plus il sera fort pour les Canadiens.

Il m'arrive d'aller à l'hôtel avec mes enfants. Quand ils entrent dans la chambre, ils n'allument pas la télévision. Ils ont avec eux leur ordinateur portatif et ils cherchent la prise de connexion pour Internet à haute vitesse. Je ne vous parle pas de l'avenir, mais d'aujourd'hui. Mes enfants consultent les sites MySpace et YouTube et font du clavardage. C'est vers là que se dirige le système. Il est décevant de constater que les entreprises canadiennes n'en font pas assez pour garantir le contenu canadien. Nous estimons que cela est imputable au fait que le système est trop protégé et subventionné. Une façon de le renforcer est de mettre l'accent sur l'investissement. Voilà quel est notre point de vue au sujet du CTF.

Nous verrons ce qui sortira des discussions.

Le sénateur Dawson : Pour commencer, je crois que le comité reconnaît qu'il est nécessaire d'examiner l'absence d'obligation de rendre compte, le mauvais rendement et l'iniquité. C'est la raison pour laquelle nous tenons ces audiences. À ce sujet, je pense que vous pouvez compter sur mon soutien.

Cependant, mon soutien s'arrête là. Lorsque les distributeurs demandent des licences et les obtiennent, ils sont mis au courant des restrictions concernant ce qu'ils peuvent et doivent faire, y compris en ce qui a trait à la télévision en langue française dans l'Ouest. Je suis furieux de constater que certains titulaires de licence considèrent qu'il s'agit là d'un moyen de se remplir les poches. Or, cette licence vous a été accordée à vous plutôt qu'à quelqu'un d'autre. Ces licences n'ont pas été imposées aux pauvres câblodistributeurs afin de les obliger à appuyer les industries culturelles du Canada. Ils présentent cette exigence comme un fardeau alors que, sans cette licence, ils n'auraient pas pu faire de tels profits.

D'après ce qu'on nous a dit, vous étiez censés réduire vos coûts. L'entente conclue entre le gouvernement, le CRTC et vous, prévoyait qu'une partie de vos recettes servirait à appuyer la programmation canadienne qui, à mon sens, mérite d'être encouragée. Vous pouvez affirmer que beaucoup de ces services, notamment les services en français dans l'Ouest, ne sont pas populaires, et pourtant, vous devez les proposer et en assumer les coûts.

When Shaw asked for its licence, the company knew well there were Canadian conditions: the support of culture; support of local programming; and the support of French-language television. For you to find a way to come in here and use that remark as being something that surprises you, to be frank, insults me.

That being said, you also said that you were the creators of the fund. Could you elaborate on that?

Mr. Stein: First, we did not mean to be insulting and we did not mean to single out French-language programming.

Senator Dawson: You put it in your paper.

Mr. Stein: I do it advisedly and with thought. It is not a mistake to put it there. The issue is that the act requires services to be offered across the country. Those services are things that we comply with. When we offer services for choice, which digital services — I am talking about French-language digital services — and no one takes them, then we have to say: Why do we continue to do that? That is another step. I am not talking about Radio-Canada, TVA or a certain basis of other French-language services, but carrying the totality of the services, even where there is no demand. That is the point we are trying to make. We are not trying to raise it in an insulting way. If you take it that way, that is wrong. If we are afraid to talk about those kinds of things, it is a problem, because we think that we would like to offer people many services. We are prepared to discuss it in a rational way. I hope you will not take it as an insult.

Senator Dawson: I understand. My kids are the same. They use the Internet probably more than they use the cable service. When the cable service was asked for, you did not ask for it for Internet. The reality is that the service is now a profit-making product for you. It was a licence that was not forced down your throat, but given to you because you asked for it. You were given restrictions and you were given content regulations. Again, I am surprised that you would not moderate the fact that, now we have cable, we should not have these obligations anymore. I think that obligation is part of the historical relationship between the cable industry in Canada, the government and the CRTC. Part of your responsibility is to continue assuming that.

To say that modernization means viewers are looking at MySpace or YouTube and it should free you from your commitments is forgetting that we did not force that licence on you. Now, the license is an even bigger permit to make money because on the cable side of it, you do not need to offer any kind of product.

Lorsque Shaw a demandé une licence, la compagnie connaissait bien les conditions canadiennes : obligation d'appuyer la culture, la programmation locale et la télévision de langue française. Franchement, je trouve plutôt insultant de vous entendre dire que cette condition vous surprend.

Cela étant dit, vous avez mentionné également que vous étiez les créateurs du Fonds. Pouvez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

M. Stein : Tout d'abord, nous ne voulions insulter personne et notre intention n'était pas de pointer précisément les émissions de langue française.

Le sénateur Dawson : Vous l'avez écrit dans votre document.

M. Stein : Ce n'était pas une erreur, mais je l'ai mentionné en pesant bien mes mots et de manière réfléchie. Le problème est que la loi nous oblige à offrir ces services dans toutes les régions du pays. Nous ne pouvons échapper à cette obligation. Lorsque nous offrons un choix aux consommateurs, dans le cas des services numériques — je parle des services numériques de langue française — et que ces services n'intéressent personne, nous nous posons la question : pourquoi continuer à offrir ces services? C'est une autre étape. Il n'est pas question ici des services de Radio-Canada, TVA ou de certains autres services de langue française, mais de l'obligation d'offrir la totalité des services, même lorsque la demande n'est pas là. Voilà l'argument que nous tentons de faire valoir. Nous ne voulons blesser personne en soulevant cette question. Si vous le prenez de cette manière, c'est que vous ne nous avez pas bien compris. Si nous n'osons pas soulever ce genre de questions, c'est qu'il y a un problème, parce que nous souhaitons offrir de nombreux services à nos clients. Nous sommes prêts à en discuter à l'échelle nationale. J'espère que vous ne vous sentirez pas insulté.

Le sénateur Dawson : Je comprends. Mes enfants sont comme les vôtres. Ils utilisent probablement plus Internet que la câblodiffusion. À l'origine, les utilisateurs du câble n'ont pas demandé ce service pour se brancher à Internet. La réalité est que ce service est désormais pour vous un produit lucratif. C'est une licence qu'on ne vous a pas forcés à accepter mais que l'on vous a accordée puisque vous en aviez fait la demande. Cette licence était assortie de restrictions et d'exigences concernant le contenu. Encore une fois, je suis surpris que vous vouliez vous soustraire à ces obligations maintenant que vous avez la licence de câblodistribution. Je pense que cette obligation fait partie intégrante de la relation historique entre l'industrie de la câblodistribution au Canada, le gouvernement et le CRTC. Votre responsabilité consiste entre autres à assumer cette obligation.

Affirmer que les progrès techniques font en sorte que vos abonnés consultent désormais les sites MySpace ou YouTube et que cela vous libère par conséquent de vos obligations, c'est oublier que l'on ne vous a pas contraints d'accepter cette licence. D'ailleurs, cette licence vous permet de nos jours de faire encore plus de recettes, puisqu'à part la connexion par câble, vous n'avez aucun autre produit à fournir.

Even though we agree — and I said it at the beginning — that you have some justified grievances toward the fund, I feel that some people that come in and complain forget the origin of their money-making permit.

Mr. Stein: We all saw cable licences as a license to spend money.

Senator Dawson: If you calculate the fund money as being indirect taxation, I guess you are making money with the taxpayers too; you must be taxing them for a service we offered you.

Mr. Stein: Taxes are fine, but if it is a tax, let us make it clear that it is a tax and that it is done properly as such. I guess one of our fundamental problems is that we do not think it is done properly.

Cable does not have a monopoly. That ended with the Liberal government in the 1994-95 period. Before that time, cable was the preferred distributor. When they received a licence, they were the preferred distributor to serve the people in that area and no one else could come in.

In Winnipeg, Senator Dawson, we have six competitors. Two of them are illegal, and the Government of Canada and the Parliament of Canada have done nothing to protect us, as opposed to what has happened in the United States, where the U.S. government and Congress have taken measures to protect against piracy and the stealing of signals.

We have 870,000 subscribers on Star Choice. There are more black market dishes in this country, yet no one has taken any action to protect us against that. When people say they are going to a black market dish for ESPN and all this other stuff, we are concerned about that. In the city of Winnipeg, we have a range of competitors in every market. Winnipeg is probably the most competitive market in the world for television services but every marketplace is competitive. That situation changed under the direction of the Government of Canada, when they directed the CRTC in 1995 that it would now be competitive, that there would be DTH licence on a competitive basis. All those measures were put in place, so the ballgame has changed.

We do not have this nice, little protected distribution system anymore. We are out there competing with people and we have stepped up to the task. That is what we feel. That is what I said in our presentation, that we feel that the bargain always has been that as distributors, we have these obligations. We live up to them and we deliver. We feel we have delivered; we delivered on the Internet.

At one time in Fort McMurray, we had more high speed Internet subscribers than AT&T had in San Francisco. We stepped up to the plate and made the investments, and we have served small communities. We provide those services.

Même si nous comprenons — comme je l'ai dit au début — que vous ayez de bonnes raisons de vous plaindre du Fonds, je pense que certains se plaignent en oubliant comment ils ont obtenu cette licence qui leur permet de faire des profits.

M. Stein : Nous considérons la licence de câblodistribution comme un permis de dépenser.

Le sénateur Dawson : Si vous considérez votre contribution au Fonds comme un impôt indirect, je pense que les contribuables vous font aussi gagner de l'argent; vous devez les taxer pour un service que nous vous avons offert.

M. Stein : Je n'ai rien contre les taxes, mais s'il s'agit d'une taxe, il faut que ce soit clairement dit et que ce soit fait correctement. Or, nous pensons que ce n'est pas le cas et c'est là, à notre avis, un des grands problèmes.

Les câblodistributeurs n'ont pas un monopole. Le gouvernement libéral y a mis fin en 1994-1995. Auparavant, le câble était le moyen de distribution privilégié. Lorsqu'un câblodistributeur obtenait une licence, il devenait le distributeur privilégié de la région où il exerçait et personne ne pouvait l'en déloger.

À Winnipeg, sénateur Dawson, nous avons six concurrents. Deux d'entre eux sont illégaux et ni le gouvernement du Canada, ni le Parlement du Canada n'ont rien fait pour nous protéger, contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis où le gouvernement américain et le Congrès ont pris des mesures de protection contre le piratage et le vol des signaux.

Notre réseau Star Choice compte 870 000 abonnés. Les antennes paraboliques du marché noir sont de plus en plus nombreuses au pays, et pourtant personne ne prend de mesures pour nous protéger. Nous nous inquiétons du nombre de gens qui se tournent vers le marché noir pour capter les émissions d'ESPN et autres. Winnipeg est probablement le marché le plus concurrentiel du monde en matière de services de télévision, mais la concurrence est vive sur tous les marchés. La situation a changé lorsque le gouvernement du Canada a demandé au CRTC, en 1995, d'autoriser la concurrence sur le marché, de délivrer des licences de diffusion par satellite sur une base concurrentielle. La situation a radicalement changé lorsque ces mesures ont été mises en place.

Il est bien fini le temps où nous disposions d'un bon petit système de distribution bien protégé. Nous devons affronter la concurrence et nous avons relevé le défi. C'est ce que nous pensons. Dans notre exposé, j'ai dit que nous avons toujours ces obligations en tant que distributeurs. Nous les avons acceptées et nous nous en acquitons. Nous avons l'impression d'offrir un bon service, nous avons offert Internet.

Pendant un moment, nous avons eu plus d'abonnés à Internet à haute vitesse à Fort McMurray que AT&T à San Francisco. Nous avons relevé le défi et nous avons fait les investissements nécessaires afin d'offrir le service dans les petites localités. Nous fournissons ces services.

We do not feel that the Canadian broadcasting and programming service industry has done the job. We do not feel they have produced the kind of Canadian content that we think would meet the demands of Canadians. If we spend \$2.5 billion, we want to make sure it worked properly.

We understand when people start raising issues, like the poor guy who challenged the Ontario lottery commission, people will start protecting their self interests; but we are challenging it. We have been trying to attract attention for five years. We looked at the rules and the law; we consulted all our lawyers and asked what we can do to shake this issue up a bit. The answer was, we do not have to pay this money monthly, so we withheld a payment and we attracted attention and focus on the issue.

That is all we are trying to do. We want to fix the problem. We are focused on finding a positive solution.

If people want to say we are cable guys, we have all these obligations and we must live up to them, absolutely; we will live up to our obligations every step of the way. We only want to ensure everyone lives up to their obligations.

Senator Eyton: You have been critical of the CTF. To what extent does Shaw take advantage of the CTF and some of their investments and activity?

Mr. Stein: Shaw directly does not receive any return from the money that goes into the fund. On the core side, the services receive some of the funding for YTV and some of the other activities they undertake; but Shaw and Star Choice do not receive any of that money.

Senator Eyton: I am a Star Choice subscriber. Is there nothing that comes out of the CTF on Star Choice?

Mr. Stein: You would see CTF programming in terms of Canadian programming services; a lot of the programming would have a portion of CTF funding. Our point is that you already pay for that programming so you should not pay twice. When you pay your Star Choice bill, a good portion of that bill already goes to those programming services.

Senator Eyton: You are eloquent in your criticisms. I see you there, not literally, but I see you standing alone and naked. Quebecor was with you for a while, but you are a lone voice speaking for fairness and accountability. Where are all the other partners like you?

Mr. Stein: Where are the others? I am not sure that Quebecor and ourselves are in a different spot at the moment. Quebecor had discussions and was convinced to resume its payments earlier than we resumed our payments. However, in the end, we did the same thing after discussions with them and with others about what they saw as the need for change.

Nous ne pensons pas que l'industrie canadienne de la radiodiffusion et des services de programmation a fait son travail. Nous ne pensons pas qu'elle a produit le type de contenu canadien correspondant aux attentes des consommateurs canadiens. Tant qu'à dépenser 2,5 milliards de dollars, nous voulons nous assurer que le résultat est satisfaisant.

Lorsqu'on soulève une question, comme ce brave homme qui a poursuivi la Société des loteries de l'Ontario, on s'attend à ce que les gens cherchent à protéger leurs intérêts; mais nous décidons de contester. Nous essayons d'attirer l'attention depuis cinq ans. Nous avons examiné les règles et la loi; nous avons consulté tous nos avocats afin de leur demander ce que nous pouvions faire pour attirer l'attention sur cette question. Ils nous ont répondu que l'on n'est pas tenu de faire des versements mensuels. Par conséquent, nous avons retenu un paiement et nous avons attiré l'attention sur nos préoccupations.

C'est tout ce que nous tentons de faire. Nous voulons régler le problème. Nous sommes décidés à trouver une solution positive.

On peut nous rappeler que nous sommes des câblodistributeurs et que nous avons des obligations à respecter. C'est très bien. Nous respecterons toutes nos obligations. Nous voulons tout simplement nous assurer que tous les intervenants respecteront aussi les leurs.

Le sénateur Eyton : Vous êtes critique à l'égard du FCT. De quelle manière la société Shaw bénéficie-t-elle du FCT et de certains de ses investissements et activités?

M. Stein : Shaw ne reçoit aucun avantage direct de ses contributions au Fonds. Certains services de base reçoivent un financement pour YTV et certaines autres activités qu'ils entreprennent; mais Shaw et Star Choice ne reçoivent aucune part de ces fonds.

Le sénateur Eyton : Je suis abonné à Star Choice. Ce fournisseur ne reçoit-il rien du FCT?

M. Stein : Le FCT contribue aux services de programmation canadienne; beaucoup d'émissions sont partiellement financées par le FCT. À notre avis, vous payez déjà pour ces émissions, vous ne devriez pas avoir à payer deux fois. Une bonne partie de votre facture Star Choice sert déjà à financer ces services de programmation.

Le sénateur Eyton : Vos critiques sont très éloquentes. Mais je ne peux m'empêcher de constater que vous êtes seul et démuné. Quebecor était de votre côté pendant un certain temps, mais vous êtes le seul désormais à réclamer l'équité et l'obligation de rendre compte. Où sont tous vos autres partenaires?

M. Stein : Où sont les autres? Je ne suis pas certain que Quebecor occupe actuellement une position différente de la nôtre. Quebecor a eu des entretiens et a été convaincu de reprendre ses versements plus tôt que nous l'avons fait. Cependant, nous avons fait la même chose finalement, après avoir examiné avec eux et d'autres intervenants la nécessité de changements.

Also, Quebecor serves a different situation in terms of the market they serve and the interests they have. It is interesting that you say we are a lone voice. I receive lots of calls from people who say, "Keep it up, you are on the right track." We say, come on and help, but they say "No, we cannot do that."

We hear from some CBC producers and some independents, et cetera. I worked on a film that was a boondoggle. It should never have been done." We hear these stories, but people say they cannot speak out, they cannot do that.

I think we will keep going at it. We will continue to talk with people on the CRTC. We have resumed our payments. We have never been under any kind of a notion that we would not pay money, but we want some fairness in it. We want Star Choice dealt with more fairly in how it is treated. We will keep hammering away on it.

Senator Eyton: Good for you. You made it an issue and brought it front and centre; now the CRTC will have an examination. My understanding is that it will be largely or wholly private, is that correct?

Mr. Stein: No: They said they want to cool this issue out and bring in rationality; bring the parties together to hear their views first. Then, when they bring those views together, they will know whether there is any basis to move this forward. That process obviously would be public. If there is not a consensus, it will be in public.

I do not have any sense at all that there are secret deals. I think Konrad Von Finkenstein is to be congratulated, and I think the minister is to be congratulated for supporting him in the initiative.

Senator Eyton: Do you think the process they have adopted is the right one?

Mr. Stein: Yes, it is normal to hear people out. We are all used to negotiations. We generally have a negotiation first and then, beyond that, we make sure the solution will be discussed, with everyone's input.

I have no sense from the commission that they will do anything without ensuring everyone has input. Our whole objective has been to bring some transparency into this process.

When people talk about what initiated all of this activity, part of it was the fact that we bought a cable system in Kenora that has a television station attached to it. The television station is so valuable that the commission actually put zero value on it, but it serves the area of Kenora and Lake of the Woods. Those of you from Winnipeg know that Lake of the Woods is about the best spot in the world. The television station serves that area and is terrific, but it does not make any money. We went through it this year and were rigorous about it. We felt this year we could get an operating increment or that one broadcast station could produce about \$20,000. Our one board member from Shaw was kicked out of the meeting because now Shaw is a broadcaster. We thought that rule was ridiculous because it closes the system down. Issues

Par ailleurs, Quebecor se trouve dans une situation différente en raison du marché qu'elle dessert et des intérêts qu'elle a. Il est curieux de vous entendre dire que nous sommes isolés. Nous recevons de nombreux appels de la part de personnes qui nous disent : « Continuez, vous êtes sur la bonne voie. » Nous les invitons à venir nous prêter main forte, mais elles soutiennent qu'elles ne peuvent pas le faire.

Certains réalisateurs de CBC et du secteur privé nous disent : « J'ai travaillé à la réalisation d'un film qui était une vraie perte de temps et qui n'aurait jamais dû voir le jour. » Voilà le genre de choses qu'on nous rapporte, mais les gens nous disent qu'ils ne peuvent pas s'exprimer.

Je crois que nous allons poursuivre notre action. Nous allons continuer à dialoguer avec le CRTC. Nous avons recommencé à faire nos versements. Nous n'avons jamais imaginé pouvoir cesser de faire nos versements, mais nous voulons rétablir l'équité. Nous voulons que Star Choice soit traité de manière plus équitable. Nous ne cesserons pas de réclamer plus d'équité.

Le sénateur Eyton : C'est très bien. Vous en avez fait un enjeu et vous l'avez exposé sur la place publique; maintenant, le CRTC a décidé de se livrer à un examen. J'ai l'impression que cet exercice se fera essentiellement en privé.

M. Stein : Non : Le CRTC a déclaré qu'il souhaitait apaiser les tensions et examiner la question de façon rationnelle; de rassembler les parties et d'entendre d'abord leurs points de vue. Ensuite, il effectuera la synthèse de ces points de vue afin de déterminer s'il est souhaitable d'aller de l'avant. Bien entendu, ce processus serait public. S'il n'y a pas de consensus, ce sera public.

Je n'ai pas du tout l'impression qu'il y a des ententes secrètes. Je pense qu'il faut féliciter Konrad Von Finkenstein ainsi que la ministre pour l'appui qu'elle lui a accordé dans cette initiative.

Le sénateur Eyton : Pensez-vous qu'ils ont fait le bon choix?

M. Stein : Oui, il est normal d'écouter les gens. Nous sommes tous habitués aux négociations. Généralement, il y a d'abord des négociations et ensuite, on met au point une solution en tenant compte de l'apport de chacun.

J'ai l'impression que le CRTC ne prendra aucune décision avant d'avoir entendu le point de vue de chacun. Nous nous donnons pour objectif de veiller à ce que le processus soit transparent.

Les gens se demandent ce qui a provoqué toute cette activité. Le tout a commencé lorsque nous avons installé un réseau de câblodistribution à Kenora où se trouve une station de radiodiffusion. Cette station est si précieuse que le CRTC lui accorde une valeur nulle, mais elle dessert la région de Kenora et de Lake of the Woods. Ceux d'entre vous qui sont de Winnipeg savent que Lake of the Woods est à peu près le plus bel endroit du monde. La station de télévision qui dessert cette région est extraordinaire, mais elle ne rapporte absolument rien. Cette année, nous avons examiné cette station de manière rigoureuse. Nous avons pensé qu'il serait possible d'améliorer son rendement et qu'elle pourrait produire l'équivalent d'environ 20 000 \$. Cependant, le représentant de Shaw au conseil s'est fait sortir

like that we want resolved. Why should the board meeting not be an open and public discussion about how they are funding things or what they are doing? Why can people not know about that? We do not understand that. Given the transparency required today from us, from our board and from the legislation that is in place both in Canada and United States governing our activities, we think that it should apply equally to them.

Senator Eyton: The CRTC examination highlights that it will look at the use of the required contributions, how they are applied, the appropriate size and structure of the CTF board and mechanisms to deal with perceived conflict. Do you think that this examination will, or should, cover what I understand to be the policy directions given to the CTF? They are complicated. I do not want to read them here because they have already been read into the record at least once. I suppose you are familiar with them. There are nine of them. They are comprehensive and in some ways contradictory. Some of them touch on the things we have talked about here tonight, so I will read them quickly: one, support the creation of high-quality, distinctly Canadian television programming such as drama and so on; two, allocate one third of its resources to French-language programming and two thirds to English-language programming; three, support the production of Aboriginal-language programming; four, support the programming produced by francophone producers based outside of Quebec; five, allocate 37 per cent of resources to programs licensed by the CBC/SRC; six, spend a minimum percentage of its revenues on the development of television programming; seven, ensure the programming it supports is produced in regions across the country in an equitable manner, whatever that may mean; eight, support language versioning; and, lastly, develop a mechanism that enhances access to the CTF by programs supported by educational broadcasters. That list is quite a menu that I think would be difficult to manage in any circumstance.

Mr. Stein: Absolutely, I agree with you. I think what you are referring to there is the basis for the contribution agreement between the government and the CTF. It hits on one of the concerns we have whereby the government, by putting in its funds, has a contribution agreement with specific objectives.

Senator Eyton: My notes say that this information was provided by the CTF at its recent appearance before the House of Commons Standing Committee on Canadian Heritage, so it is what the CTF believes. Is that something

de la réunion, parce que Shaw est désormais un radiodiffuseur. Nous estimons que cette règle est ridicule car elle ferme le système. Ce sont des questions comme celles-là que nous voulons résoudre. Pourquoi les réunions du conseil d'administration ne seraient-elles pas l'occasion d'une discussion ouverte et publique sur les types de financement et les activités? Pourquoi empêcher les gens de s'informer à ce sujet? Nous ne comprenons pas cette attitude. Nous pensons que la transparence que l'on exige aujourd'hui de nous et de notre conseil d'administration, devrait également s'appliquer à eux. Aux États-Unis comme au Canada, nos activités sont soumises à une loi qui exige la transparence.

Le sénateur Eyton : Au cours de son examen, le CRTC se penchera sur l'usage qui est fait des contributions requises, sur leur application, sur la taille et la structure appropriées du conseil d'administration du FCT et sur les mécanismes visant à régler les conflits d'intérêts réels ou apparents. Pensez-vous que cet examen devra, ou devrait porter sur ce qui me paraît être les orientations politiques données au FCT? Elles sont complexes. Je ne veux pas les lire, car elles ont déjà été lues une fois aux fins du compte rendu. Je suppose que vous les connaissez. Il y en a neuf. Elles sont complexes et, d'une certaine manière, contradictoires. Certaines d'entre elles concernent des aspects que nous avons évoqués ici ce soir. Aussi, je vais vous les lire rapidement : la première directive demande d'appuyer la création d'émissions de télévision de grande qualité distinctement canadiennes dans les catégories des dramatiques, et cetera; la deuxième demande d'allouer un tiers de ses ressources financières aux émissions de langue française, et deux tiers aux émissions de langue anglaise; la troisième, d'appuyer la production d'émissions en langues autochtones; la quatrième, d'appuyer la production d'émissions produites par des producteurs francophones établis à l'extérieur du Québec; la cinquième, d'allouer 37 p. 100 de ses ressources financières à des émissions ayant obtenu une licence de la CBC/SRC; la sixième, de consacrer un pourcentage minimum de ses revenus au développement d'émissions de télévision; la septième, de s'assurer que les émissions qu'il soutient financièrement sont produites dans toutes les régions du pays de manière équitable, quel que soit le sens qu'il faille accorder à ce terme; la huitième, d'appuyer le doublage et le sous-titrage des émissions; et enfin, la dernière directive demande de mettre au point un mécanisme améliorant l'accès aux programmes du FCT par des émissions qui sont appuyées par des télédiffuseurs éducatifs. Cette liste offre un menu qui me paraît difficile à gérer dans n'importe quelle circonstance.

M. Stein : Absolument, je suis d'accord avec vous. Je crois que vous faites allusion ici aux principes qui ont permis d'établir l'entente de contribution conclue entre le gouvernement et le FCT; cela nous ramène à un de nos arguments. Nous faisons remarquer en effet que le gouvernement a assorti son financement d'une entente de contribution aux objectifs précis.

Le sénateur Eyton : Les notes que j'ai en main m'indiquent que ces informations ont été fournies par le FCT à sa récente comparution devant le Comité permanent de la Chambre des communes sur le patrimoine canadien. Par conséquent, c'est un

you would also hope to bring up? If you want a clear and appropriate direction, it has to be simple. You cannot have 15 different directions because they will not go the same way.

Ms. Rathwell: Without getting into the details of our submissions to the CRTC, while we will have views on certain of those requirements, we suggest a different fundamental approach altogether. The list that you went through refers to types of programming that essentially merit support. The CTF has allocated money to many different program productions without much measurement as to how that money has benefited the Canadian broadcasting system or Canadian viewers. While I am sure we will be opining on several of those requirements, at the same time I think our recommendations will include fundamental suggestions as to different directions in which to take financing.

You noted the CRTC's description of the task force mandate, the first one, which is to discuss broadly the uses of contributions. We would see that in a broad sense, not only the narrow sense of what groups should receive but how all this money should work. That is our primary focus.

Senator Eyton: I want to spend a little time on the legality of licence fees. I remind you that the courts found that the Part II licence fees levied on broadcasters were, in effect, a tax that had not been approved by Parliament. I have a particular interest because I am Joint Chair of the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations. That committee has felt that way about that particular fee for seven or eight years, perhaps more. The courts have now come to the same conclusion. By the ruling, the CRTC lost the power to levy those fees. Would Shaw argue that the CTF contributions constitute another unauthorized tax? Is that something you have considered with your lawyers? Secondly, if the courts were to decide that the CTF contributions constitute another unauthorized tax, what alternative could be found to fund the CTF?

Mr. Stein: We think it is a tax, but we are not equipped at this point to comment on whether it is authorized or unauthorized.

Senator Eyton: If it is a tax, it would not be authorized. If it is a fee, it is okay.

Mr. Stein: It will be an interesting discussion.

Senator Adams: I sometimes watch Aboriginal programming in Ottawa or in Rankin Inlet. You referred to the interpretation of Aboriginal programming. I know that the station based in Winnipeg distributes Aboriginal programming. Is that done through your service as well? I know that some Aboriginal programming is funded by the CBC.

ensemble de directives auxquelles le FCT croit. Avez-vous également l'intention d'aborder ce sujet? Si vous souhaitez une orientation claire et appropriée, elle doit être simple. Vous ne pouvez pas avoir 15 directives différentes, car elles ne vous mèneront pas dans la même direction.

Mme Rathwell : Sans entrer dans les détails des présentations que nous allons faire au CRTC, nous donnerons notre point de vue sur certaines de ces exigences, mais nous proposerons une approche fondamentale totalement différente. La liste que vous venez de présenter se rapporte à des types d'émissions qui méritent essentiellement notre appui. Le FCT a alloué des fonds à de nombreuses productions différentes d'émissions sans vérifier dans quelle mesure ces fonds ont profité au système canadien de radiodiffusion ou aux téléspectateurs canadiens. Je suis certaine que nous donnerons notre opinion sur plusieurs de ces exigences, mais je crois également que nos recommandations contiendront des suggestions fondamentales proposant différentes orientations à prendre en matière de financement.

Vous avez noté la description du mandat du groupe de travail défini par le CRTC. Il s'agit du premier paragraphe qui concerne l'utilisation générale des contributions. Nous l'interprétons dans un sens général afin de déterminer quelle devrait être l'utilisation de ces fonds, et non pas dans le sens restreint consistant à déterminer ce que les groupes devraient recevoir. Voilà sur quoi nous voulons essentiellement mettre l'accent.

Le sénateur Eyton : J'aimerais maintenant prendre un peu de temps pour examiner la légalité des droits imposés aux radiodiffuseurs. Je vous rappelle que les tribunaux ont établi que les droits imposés aux radiodiffuseurs en vertu de la partie II étaient, en fait, une taxe qui n'avait pas été approuvée par le Parlement. Je m'intéresse particulièrement à cette question, étant donné que je suis coprésident du Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes sur l'examen de la réglementation. Depuis sept ou huit ans et peut-être même plus, notre comité a adopté un point de vue similaire. Désormais, les tribunaux sont parvenus à la même conclusion. En raison de ce jugement, le CRTC a perdu le pouvoir de percevoir ces droits. Est-ce que Shaw soutient que les contributions au FCT constituent une autre taxe non autorisée? Est-ce un aspect que vous avez envisagé avec vos avocats? Deuxièmement, si les tribunaux déterminaient que les contributions au FCT constituent une autre taxe non autorisée, quel autre moyen pourrait être utilisé pour financer le FCT?

M. Stein : Nous pensons qu'il s'agit d'une taxe, mais nous ne sommes pas en mesure pour le moment de préciser si elle est autorisée ou non autorisée.

Le sénateur Eyton : S'il s'agit d'une taxe, elle ne serait pas autorisée. S'il s'agit d'un droit, il n'y a rien à redire.

M. Stein : Ce sera une discussion intéressante.

Le sénateur Adams : Je regarde parfois les émissions autochtones, à Ottawa ou à Rankin Inlet. Vous avez mentionné l'interprétation des émissions autochtones. Je sais que la station de Winnipeg distribue des émissions autochtones. Est-ce qu'il s'agit également d'un service que vous offrez? Je sais que certaines émissions autochtones sont financées par la CBC.

Mr. Stein: A lot of what we do in that sense is more on the core side, so they would be more expert in terms of how to deal with language issues.

One thing we have done with Star Choice is to make sure we put our service into those areas. That has been our primary focus. We understand the language issue and support initiatives to deal with it. It is clear that it is an appropriate use of this type of fund. Those kinds of things need to be done. I am not an expert on language issues, but the core people, in terms of children's programming, are aware of the issues.

Senator Adams: You mentioned children's programming. Are you the only broadcaster in Canada who produces children's programming? Do other broadcasters such as the Canadian Documentary Channel, CDC, do it as well?

Mr. Stein: We do not do it. That sector is a strong production sector. Going back to the chair's remark earlier about believing in the independent production industry, most children's programming is produced successfully by independent producers. Their programs are successful around the world. They are not produced by Shaw. Some of it might be done by YTV, but most programming is done by independent producers, including *Degrassi High*.

Senator Adams: Are you the distributor?

Mr. Stein: Yes.

Ms. Rathwell: As a point of clarification for Senator Adams, Shaw is directly involved in children's programming with the Shaw Rocket Fund. We allocate some of our revenues to that fund. We are aware of what is going on in the children's arena but we are not the producers of the content. It is another fund that we support.

Mr. Stein: A few years ago we started awarding the Shaw Rocket Prize. We will ensure that all members of the committee receive an invitation to our celebration in Toronto in a few weeks. We have an interesting process. We pick a number of the programs that do not have to be programs the Shaw Rocket Fund has supported, although we support most of them. Kids in particular groups work with the media advisory centre to learn about film. They pick the programs that will be short-listed for consideration to win. We have an international jury with experts from Australia, Europe and the United States. The students come and talk about what they have learned from the process about media literacy and producing television. It is a sense of not only producing programming for children but also involving them in how the programming is produced. We are proud of that initiative. For the most part, the prize has been given back to the system. I know that *Degrassi High* tends to win everything but they funded a number of projects with children to produce interactive media projects. Part of the

M. Stein : Beaucoup de nos activités dans ce domaine relèvent plutôt du tronc de base dont le personnel connaît mieux les questions linguistiques.

Dans le cas de Star Choice, nous avons pris soin d'offrir notre service dans ces secteurs. Nous leur avons accordé notre priorité. Nous ne sommes pas insensibles à la question de la langue et nous appuyons les initiatives à ce sujet. Il est clair qu'il s'agit là d'un usage approprié de ce type de fonds. Ce sont des initiatives indispensables. Je ne suis pas un expert des questions de langue, mais par contre, notre personnel du tronc de base est sensible à cette question dans le cas des émissions pour la jeunesse.

Le sénateur Adams : Puisque vous parlez des émissions pour enfants, pouvez-vous me dire si vous êtes le seul radiodiffuseur au Canada à produire des émissions pour la jeunesse? Est-ce que d'autres radiodiffuseurs comme le Canadian Documentary Channel, CDC, en proposent également?

M. Stein : Nous ne produisons pas de telles émissions. Ce secteur de production est très florissant. À ce propos, la présidente a parlé un peu plus tôt de faire confiance aux producteurs indépendants. Or, justement, la plupart des émissions pour enfants sont produites avec succès par des producteurs indépendants. Leurs émissions connaissent un grand succès dans le monde entier. Elles ne sont pas produites par Shaw. Certaines sont peut-être réalisées par YTV, mais la plupart des émissions sont créées par des producteurs indépendants, y compris *Degrassi High*.

Le sénateur Adams : Êtes-vous le distributeur?

M. Stein : Oui.

Mme Rathwell : À titre d'information pour le sénateur Adams, Shaw participe directement à la création des émissions pour la jeunesse par l'intermédiaire du Fonds Shaw Rocket. Nous versons une partie de nos recettes à ce fonds. Nous sommes au courant de ce qui se fait à l'intention de la jeunesse, mais nous ne sommes pas producteurs du contenu. Il s'agit d'un autre fonds que nous appuyons.

M. Stein : Il y a quelques années, nous avons commencé à décerner les prix Shaw Rocket. Nous allons inviter tous les membres du comité à assister à la cérémonie de remise des prix à Toronto, dans quelques semaines. Notre façon de procéder est intéressante. Nous sélectionnons plusieurs émissions qui ne sont pas nécessairement des émissions qui ont bénéficié de l'appui du Fonds Shaw Rocket, même si la plupart d'entre elles bénéficient de notre soutien financier. Les jeunes répartis en différents groupes sont invités au centre consultatif des médias afin de s'initier au cinéma. Ils choisissent des émissions qui seront sélectionnées en vue des prix. Nous avons un jury international constitué de spécialistes provenant d'Australie, d'Europe et des États-Unis. Les jeunes viennent parler de ce qu'ils ont appris sur la médiatique et la production télévisée. De ce fait, nous produisons des émissions pour les jeunes et nous les initiions également aux techniques de création audiovisuelle. Nous sommes fiers de cette initiative. La plupart du temps, le prix revient au système. Je sais que *Degrassi High* a tendance à rafler

problem is that Canadian kids are good at television production but they do not tend to do much of it in Canada. They are successful around the world, and we want to be part of that process.

Senator Adams: In the education system, all schools in Nunavut have such programs with their computers and other equipment.

Mr. Stein: That is a different business. You will have to ask Bill Gates to appear before the committee, and he would probably come.

Senator Adams: You have nothing to do with that aspect.

Mr. Stein: That is right.

Senator Adams: I see you spend more than \$3 million. Was that for company upgrades or for the cables? Over how many years did you spend \$2 million?

Mr. Stein: I am unsure of your figure reference, senator. The company has spent more than \$4.5 million investing in our plant over the past five years with such things as digital boxes and satellite systems services. The \$2.5 million that you referred to is the amount that we think has been wasted going into the Canadian Television Fund that has built this house of cards. We do not think of that money as an investment. However, the \$4.5 million is an investment. When I joined the company 12 years ago, we had 200 to 300 employees and now we have 9,000 employees. We are proud of our growth and investment and what we have been able to accomplish.

Senator Adams: What do the 9,000 employees do?

Mr. Stein: They are technicians, producers and engineers — good jobs.

Senator Adams: You are spending another \$44 million and you pay \$100 million in tax. How does that work?

Mr. Stein: The \$44 million is the contribution we made to the Canadian Television Fund. The government put in \$100 million and have five board seats and we put in \$44 million and have one board seat. The government received a contribution agreement and a right to audit but we did not receive any of those rights. We thought it was unfair and inequitable and not a true public-private partnership. I have been a public servant for a large part of my life and have done many different public-private partnerships. I was involved with Don Mazankowski and arrangements

tous les prix, mais ses producteurs ont financé un certain nombre d'initiatives amenant les jeunes à produire des projets médiatiques interactifs. Malheureusement, si les jeunes Canadiens excellent dans le domaine de la production télévisée, ils ont tendance à ne pas en faire beaucoup au Canada. Ils obtiennent un grand succès dans le monde entier et nous voulons prendre part à ce processus.

Le sénateur Adams : Au Nunavut, toutes les écoles proposent des programmes de ce type, avec des ordinateurs et d'autres équipements informatiques.

M. Stein : C'est quelque chose de tout à fait différent. Vous devrez demander à Bill Gates de venir témoigner devant votre comité. Il y a de grandes chances d'ailleurs qu'il accepte.

Le sénateur Adams : Vous êtes tout à fait en dehors de ce domaine.

M. Stein : En effet.

Le sénateur Adams : Je vois que vous dépensez plus de 3 millions de dollars. Ces dépenses ont-elles été consacrées à l'amélioration de la compagnie ou au réseau de câblodistribution? Sur combien d'années s'étalent vos dépenses de 2 milliards de dollars?

M. Stein : Monsieur le sénateur, je ne sais pas à quel chiffre vous faites référence. Notre société a investi plus de 4,5 millions de dollars dans nos installations au cours des cinq dernières années pour les convertisseurs numériques et les services de distribution par satellite. Les 2,5 millions de dollars auxquels vous faites référence représentent le montant que nous estimons avoir investi en pure perte dans le Fonds canadien de télévision qui a construit ce château de cartes. En fait, nous ne considérons pas qu'il s'agit d'un investissement. Par contre, les 4,5 millions de dollars représentent un réel investissement. Lorsque j'ai été embauché par notre société il y a 12 ans, nous avions entre 200 et 300 employés. Nous en avons désormais 9 000. Nous sommes fiers de notre croissance et de notre investissement et de ce que nous avons accompli.

Le sénateur Adams : Que font les 9 000 employés?

M. Stein : Ce sont des techniciens, des producteurs et des ingénieurs — de bons emplois.

Le sénateur Adams : Vous versez une autre tranche de 44 millions de dollars et vous payez 100 millions de dollars en impôts. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

M. Stein : Les 44 millions de dollars représentent la contribution que nous faisons au Fonds canadien de télévision. Le gouvernement verse 100 millions de dollars et dispose de cinq sièges au conseil d'administration, alors que nous qui versons 44 millions de dollars, nous n'avons qu'un seul siège. Le gouvernement a obtenu une entente de contribution et un droit de vérification, alors que nous n'avons obtenu rien de tel. Nous estimons que c'est injuste et inéquitable et qu'il ne s'agit pas d'un véritable partenariat entre le secteur public et le secteur privé. J'ai été fonctionnaire pendant une grande partie de ma vie et j'ai

with Air Canada, and another with Petro Canada but I have never seen such an arrangement as the one with the CTF whereby we put in our money and are told to go home.

Senator Adams: In the meantime, you spent that money and you do not get any back.

Mr. Stein: Yes.

Senator Tkachuk: I am a satisfied customer of Shaw in the city of Saskatoon. However, the only thing that upsets me is what you are forced to do by the CRTC. I want to talk about the CTF. I believe that 37 per cent of the funds go to CBC. However, we were told an interesting story by CBC representatives. I think that this money could grow if people invested their own money that was then leveraged in some way. It would create greater self-interest by the producers or the originators of the programs. The representative went through a proposal process but I was so perplexed I did not ask a follow-up question. The witness from CBC said that they have a family slot at a particular time. Therefore, they let it be known in the industry and producers came forward. They accepted them because they liked the proposed script and gave them some money. If they like script, then they give them more money to write the pilot. Someone asked how this process worked and the witness said that it was not that they made a proposal to the CTF but they somehow knew that the money was already available at the CTF. It was CTF money that they were spending. They would simply send them to the CTF. Does it all work in that way? The more I hear about this, the more I think you have a point. If they make the proposal, what do they have to lever?

Ms. Rathwell: The fact of broadcaster envelopes lies at the heart of this kind of allocation because the CTF takes its pot of money, and the share for the CBC is mandated by the Department of Canadian Heritage through its contribution agreement. Otherwise, the CTF decides what percentage of the pot they will give to CTV, Global or other broadcasters or programmers that have entitlement. The programmer or broadcaster then makes decisions on how to deal with the money with the independent producers. There are no controls over those deals and they are left to make their own decisions.

I do not suggest what the rules should be but there is no accountability as to how the broadcaster can use its money. It could use the money to award the guy who made a decent children's program last year, or take a risk on something new. It could use the money to fund development and move it up to production. That process is not transparent to us but it is the essence of where the CBC's description lies — the broadcaster has control over the money. When the CBC says that it is not their money, that Shaw is misrepresenting them, and that it is the

constitué de nombreux partenariats différents entre le secteur public et le secteur privé. J'ai travaillé avec Don Mazankowski et au moment de la mise au point des modalités concernant Air Canada et Petro Canada, mais je n'ai jamais connu un arrangement comme celui du FCT en vertu duquel nous sommes tenus de faire des versements sans avoir voix au chapitre.

Le sénateur Adams : Pendant tout ce temps-là, vous versez cet argent dont vous ne revoyez jamais la couleur.

M. Stein : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Je suis un client satisfait de Shaw à Saskatoon. Cependant, ce que le CRTC vous impose me dérange beaucoup. Je veux parler du FCT. Je crois que 37 p. 100 des fonds sont alloués à la CBC. Un des représentants de la CBC nous a raconté des choses intéressantes. Je pense que ces fonds pourraient prendre de l'ampleur si les gens investissaient leur propre argent dans une initiative quelconque. Les producteurs ou les créateurs des émissions prendraient un plus grand intérêt dans leurs activités. Le représentant de la CBC nous a parlé d'un processus de propositions, mais j'étais tellement perplexe que je n'ai pas eu idée de poser des questions. Le témoin de la CBC nous a dit qu'ils disposaient d'un créneau pour des émissions familiales à une certaine heure. Ils l'ont donc annoncé dans l'industrie et des producteurs se sont présentés. Les responsables de la CBC les ont acceptés et leur ont donné des crédits, étant donné qu'ils ont aimé le scénario proposé. Et quand ils aiment le scénario, ils donnent plus d'argent pour la création de l'émission pilote. Quelqu'un a demandé quel était le processus et le témoin a répondu qu'il n'avait pas présenté de proposition au FCT, mais qu'il savait que l'argent était déjà disponible au FCT. Par conséquent, c'était l'argent du FCT que les responsables de la CBC dépensaient. Ils renvoyaient tout simplement les producteurs au FCT. Est-ce que cela se passe toujours de cette façon? Plus j'en entends parler et plus je pense que votre argument est valable. S'ils présentent la proposition, qu'ont-ils à donner en échange?

Mme Rathwell : Le système des enveloppes destinées aux radiodiffuseurs est au cœur même de ce type de répartition. Le FCT dispose d'une réserve et la part de la CBC est déterminée par le ministère du Patrimoine canadien dans le cadre de l'entente de contribution. Sinon, le FCT décide quel pourcentage de son magot attribuer à CTV, Global et aux autres radiodiffuseurs ou services de programmation autorisés. Par la suite, le service de programmation ou le radiodiffuseur décide lui-même comment utiliser cet argent avec les producteurs indépendants. Ils sont libres de prendre les décisions qu'ils veulent, car aucun contrôle n'est exercé sur ce processus.

Mon rôle n'est pas de décider quelles devraient être les règles, je veux tout simplement souligner que le radiodiffuseur n'est pas tenu de rendre compte de son utilisation des fonds. Il peut les utiliser pour récompenser un réalisateur qui a créé une bonne émission pour enfants l'année précédente ou au contraire pour prendre des risques dans le cadre d'une nouvelle initiative. Il peut utiliser cet argent pour financer le développement et passer au stade de la production. Le processus n'est pas transparent pour nous, mais il correspond tout à fait à la description de la CBC —

independent producer's money, the fact of the matter is that it is fully in the control of the broadcaster as to how the money is spent to offset their licence and development fees.

Mr. Stein: It is a shell game because the government gives \$100 million and then, say, 37 per cent of the total, or \$85 million, must go to CBC. Our point is: Why not give the CBC \$85 million, or the 37 per cent, at the beginning. If they think the CBC needs it, give them the money. If they think the CBC must spend on independent production, there is a CBC board with a chief executive officer. That is what the board is there for. That is what they should do.

Where it starts to unravel is that then they allocate it by broadcaster and programmer, so each broadcaster receives an allocation of money. With that allocation, they solicit projects. It used to be a bit of a concern in the beginning years where they would receive applications for more funds than they had. Now they balance it out. I think that is probably what they were trying to describe: how they balance it so they do not receive more applications than they can deal with.

It is certainly not the way we run the Shaw Rocket Fund. The Shaw Rocket Fund is administered on a straightforward basis. No allocations are guaranteed. A producer comes in with an idea and puts it forward.

However, they must have a broadcaster. Here is the whole problem. If someone wants to produce a great program but no one has committed to broadcasting it, it will be difficult for an investor to contribute \$5 million, and the producer to think they made this great production but no one bought it. There must be a relationship.

That relationship is developed through licence fees. The big problem with licence fees is that those spent by Canadian broadcasters have declined over the past five years. Rather than increasing their investment, they have actually declined, in some cases as low as 10 per cent. For a program of \$1 million, they contribute \$100,000 and they do not get the broadcast rights for that amount of money. We think that is wrong. We think licence fees should be higher. This is only a matter of shuffling money around.

What happens is that in Canada there are independent producers who are totally dependent on their financial expertise to succeed, and not their program production expertise. If they know how to work the provincial tax credits, the federal tax credits, the CTF funding, obtain a broadcast licence

le radiodiffuseur fait ce qu'il veut de ces crédits. La CBC a beau prétendre qu'il ne s'agit pas de son argent, que Shaw présente une vision faussée de la situation et que cet argent appartient aux producteurs indépendants, c'est bien le radiodiffuseur qui décide entièrement de quelle manière utiliser cet argent pour compenser ses droits de licence et de développement.

M. Stein : C'est un jeu de gobelets, puisque le gouvernement verse 100 millions de dollars et déclare que 37 p. 100 du total, soit 85 millions de dollars soient remis à la CBC. Notre raisonnement est le suivant : pourquoi ne pas donner directement 85 millions de dollars, soit 37 p. 100 à la CBC dès le départ? Si le gouvernement juge que la CBC en a besoin, qu'il lui donne cet argent. S'il juge que la CBC doit dépenser cet argent dans des productions indépendantes, que le gouvernement confie cette tâche au conseil d'administration de la CBC et à son directeur général. C'est le rôle d'un conseil d'administration. C'est ce que le gouvernement devrait faire.

Le système commence à se gâter lorsqu'on répartit ces fonds entre les différents radiodiffuseurs et les services de programmation. Grâce à ces fonds, ils sollicitent des projets. Dans les premiers temps, cela suscitait certaines inquiétudes, car ils recevaient plus de demandes qu'il n'y avait de fonds. Aujourd'hui, ils parviennent à équilibrer les deux. Je pense que c'est probablement ce qu'ils essayaient de vous expliquer : comment ils s'y prennent pour trouver le juste équilibre afin que les demandes ne soient pas plus nombreuses que la quantité qu'ils peuvent accepter.

Ce n'est certainement pas de cette façon que nous gérons le Fonds Shaw Rocket. Ce Fonds est administré de manière simple. Aucune attribution n'est garantie. Les producteurs présentent leurs projets.

Cependant, ils doivent avoir un radiodiffuseur. C'est là le problème. Si quelqu'un veut produire une magnifique émission qu'aucun radiodiffuseur ne s'est engagé à diffuser, il sera difficile de trouver un investisseur qui acceptera de consacrer 5 millions de dollars au projet. Et le producteur aura beau être très fier de sa production, il ne sera pas plus avancé si personne ne veut l'acheter. Il faut établir une relation.

Cette relation se développe grâce aux droits de licence. Le grand problème avec les droits de licence est que ceux des radiodiffuseurs canadiens ont diminué au cours des cinq dernières années. En effet, au lieu d'augmenter, leur investissement a diminué, dans certains cas s'établissant aussi bas que 10 p. 100. Pour une émission de 1 million de dollars, leur contribution est de 100 000 \$ et ils n'obtiennent pas les droits de radiodiffusion avec une telle participation. Nous pensons que c'est une erreur. Nous estimons que les droits de licence devraient être plus élevés. C'est la seule façon de faire circuler l'argent.

La situation est telle au Canada que certains producteurs indépendants doivent leur succès uniquement à leurs compétences financières plutôt qu'à leurs compétences de producteurs d'émissions. Ils tirent leur épingle du jeu s'ils savent comment obtenir des crédits d'impôts provinciaux, des crédits d'impôts

fee and maybe obtain some Shaw Rocket Fund funding, they will do fine. However, they must have someone who knows how to do that.

Pierre Péladeau made that point well, that people are taking 20 per cent off the top to put the program ideas together. They have nothing to do with the production. They take that amount of money. It is similar to a tax lawyer.

We think that part of the process should be exploded and started from scratch, and we need to figure out how we can do this better.

Senator Tkachuk: You said something interesting. You said the reason they went to this system is they had too many applications to deal with. It seems to me that is what they would want so they could choose good, bad and excellent. They would want lots of applications. There may be 100 applications, and 50 would be chosen because of quality.

In order not to worry about going through all that work, do they now allocate it and give everyone money who applies? Is that how it works? I am in the wrong business.

Mr. Stein: Each broadcaster receives an allocation. The CBC receives 37 per cent, but everybody receives an allocation. It is an allocation process. It is not an investment.

Senator Tkachuk: I understand.

Mr. Stein: It is all decided beforehand.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Stein and Ms. Rathwell, for your presence here today. It has been helpful for the preparation of our report that will be completed soon.

Mr. Stein: Thank you. We look forward to your report, as always.

The Chairman: We will adjourn until April 17, at which time we will study the draft report. On April 18, Minister Oda will be here for a response to our media report.

The committee adjourned.

fédéraux, le financement du FCT, un droit de licence de radiodiffusion et peut-être obtenir des crédits du Fonds Shaw Rocket. Cependant, ils ont besoin de quelqu'un qui sache comment tirer toutes ces ficelles.

Pierre Péladeau expliquait très bien que la première tranche de 20 p. 100 est absorbée par des spécialistes qui savent agencer des idées d'émissions. Ils n'ont absolument rien à voir avec la production, mais c'est la part qui leur revient. C'est un peu comme les fiscalistes.

Nous pensons qu'il faudrait démonter cette partie du processus et repartir à zéro. Nous devons trouver une meilleure façon de procéder.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez soulevé un point intéressant. Vous avez dit qu'ils ont adopté ce système parce qu'ils avaient trop de demandes. Il me semble qu'une telle situation est souhaitable, parce que cela permet de choisir entre les bonnes, les mauvaises et les excellentes propositions. Il me semble qu'il est souhaitable de recevoir beaucoup de propositions. S'ils reçoivent une centaine de propositions, ils peuvent en retenir 50 de bonne qualité.

Afin d'éviter d'avoir à faire tout ce travail, ont-ils désormais décidé de répartir les fonds et d'accorder de l'argent à tous ceux qui présentent une proposition? Est-ce que cela fonctionne de cette manière? Je ne fais pas le bon métier.

M. Stein : Chaque radiodiffuseur se voit attribuer des ressources. La CBC reçoit 37 p. 100, mais chacun reçoit une partie des ressources. C'est le processus d'affectation. Ce n'est pas un investissement.

Le sénateur Tkachuk : Je comprends.

M. Stein : Tout est décidé au préalable.

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Stein et madame Rathwell d'être venus aujourd'hui. Votre témoignage sera utile lors de la préparation du rapport que nous devons terminer bientôt.

M. Stein : Merci. Comme toujours, nous lirons votre rapport avec intérêt.

La présidente : Nous allons suspendre nos travaux jusqu'au 17 avril, date à laquelle nous examinerons la version préliminaire du rapport. Le 18 avril, la ministre Oda nous rencontrera pour répondre à notre rapport sur les médias.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, March 21, 2007

Quebecor Media Inc.:

Pierre Lampron, Vice-President, Institutional Relations.

Tuesday, March 27, 2007

Canadian Broadcasting Corporation:

Sylvain Lafrance, Executive Vice-President, French Services;

Richard Stursberg, Executive Vice-President, English Television.

Wednesday, March 28, 2007

Shaw Communications, Inc.:

Ken Stein, Senior Vice-President, Corporate and Regulatory Affairs.

Star Choice Communications, Inc.:

Cynthia Rathwell, Vice-President, Regulatory Affairs.

TÉMOINS

Le mercredi 21 mars 2007

Québecor Media Inc. :

Pierre Lampron, vice-président, Affaires institutionnelles.

Le mardi 27 mars 2007

Société Radio-Canada :

Sylvain Lafrance, vice-président principal, Division des services français;

Richard Stursberg, vice-président administratif, Réseau anglais de télévision.

Le mercredi 28 mars 2007

Shaw Communications Inc. :

Ken Stein, premier vice-président, Affaires corporatives et réglementaires.

Star Choice Communications Inc. :

Cynthia Rathwell, vice-présidente, Affaires réglementaires.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Tuesday, April 17, 2007 (in camera)

Wednesday, April 18, 2007

Tuesday, April 24, 2007 (in camera)

Le mardi 17 avril 2007 (à huis clos)

Le mercredi 18 avril 2007

Le mardi 24 avril 2007 (à huis clos)

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Sixth and seventh (final) meetings on:

The objectives, operation and governance
of the Canadian Television Fund

Sixième et septième (dernière) réunions concernant :

Les objectifs, le fonctionnement et le mode de
gouvernance du Fonds canadien de télévision

First meeting on:

The government response to the Report
on the Canadian News Media

Première réunion concernant :

La réponse du gouvernement au rapport
sur les médias d'information canadiens

INCLUDING:

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(The objectives, operation and governance
of the Canadian Television Fund)

Y COMPRIS :

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Les objectifs, le fonctionnement et le mode de
gouvernance du Fonds canadien de télévision)

APPEARING:

The Honourable Bev Oda, P.C., M.P.,
Minister of Canadian Heritage

COMPARAÎT :

L'honorable Bev Oda, C.P., députée,
ministre du Patrimoine canadien

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Munson
(or Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fox, P.C., substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*April 17, 2007*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*April 23, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Munson
(ou Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 17 avril 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer est substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 23 avril 2007*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, November 28, 2006:

The Honourable Senator Comeau tabled the following:

Government Response, dated November 23, 2006, to the second report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications entitled: *Final report on the Canadian News Media*, tabled in the Senate on June 21, 2006. — Sessional Paper No. 1/39-594S.

(Pursuant to rule 131(4), the report and the response were deemed referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 28 novembre 2006 :

L'honorable sénateur Comeau dépose sur le Bureau ce qui suit :

Réponse du gouvernement, en date du 23 novembre 2006, au deuxième rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications intitulé *Rapport final sur les médias d'information canadiens*, déposé au Sénat le 21 juin 2006. — Document parlementaire n° 1/39-594S.

(Conformément à l'article 131(4) du Règlement, le rapport et la réponse sont réputés renvoyés au Comité sénatorial permanent des transports et des communications).

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 17, 2007
(36)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 9:38 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Terrence Thomas, Analyst.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, February 8, 2007, the committee continued its consideration of the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded to consider a draft report.

At 10:15 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 18, 2007
(37)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:37 p.m., in room 9, Victoria Building, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Fox, P.C., Johnson, Munson, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, November 28, 2006, the committee began its consideration of the government response to the Report on the Canadian News Media.

APPEARING:

The Honourable Bev Oda, P.C., M.P., Minister of Canadian Heritage.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 17 avril 2007
(36)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 38, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 8 février 2007, le comité poursuit son étude des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la séance à huis clos.

Conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 10 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 18 avril 2007
(37)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 37, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Fox, C.P., Johnson, Munson, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 28 novembre 2006, le comité entreprend son étude de la réponse du gouvernement au rapport sur les médias d'information canadiens.

COMPARAÎT :

L'honorable Bev Oda, C.P., députée, ministre du Patrimoine canadien.

WITNESSES:

Jean-Pierre Blais, Assistant Deputy Minister, Cultural Affairs;
Amanda Cliff, Director General, Broadcasting Policy and
Programs Branch.

Ms. Oda made an opening statement and, together with the
other witnesses, answered questions.

At 7:50 p.m., the committee adjourned to the call of
the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, April 24, 2007
(38)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and
Communications met in camera this day, at 9:30 a.m., in
room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair,
presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators
Adams, Bacon, Dawson, Munson, Tkachuk and Zimmer (6).

Other senator present: The Honourable Senator Fox, P.C. (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Terrence
Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate
on Thursday, February 8, 2007, the committee continued its
consideration of the objectives, operation and governance of the
Canadian Television Fund. (*For complete text of Order of
Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in
camera meeting.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded to consider
a draft report.

It was moved that the report be adopted and that the steering
committee be authorized to make minor changes without altering
the content of the report.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 11 a.m., the committee adjourned to the call of
the Chair.

ATTEST:

TÉMOINS :

Jean-Pierre Blais, sous-ministre adjoint, Affaires culturelles;
Amanda Cliff, directrice générale, Direction générale des
politiques et des programmes de la radiodiffusion.

Mme Oda fait une déclaration puis, aidée des autres témoins,
répond aux questions.

À 19 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle
convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 24 avril 2007
(38)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des
communications se réunit à huis clos, à 9 h 30, dans la salle 257
de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon
(*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs
Adams, Bacon, Dawson, Munson, Tkachuk et Zimmer (6).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Fox, C.P. (1).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Bibliothèque
du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi
8 février 2007, le comité poursuit son étude des objectifs, du
fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien
de télévision. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au
fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à
la séance à huis clos.

Conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, le comité
examine une ébauche de rapport.

Il est proposé que le rapport soit adopté et que le comité
directeur soit habilité à remanier le texte et à y faire des
changements mineurs sans en changer la teneur.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 11 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle
convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, May 10, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

NINTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, February 8, 2007, to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund, now tables its final report entitled *The challenges ahead for the Canadian Television Fund*, which is attached hereto.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

(Text of the report appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 10 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 8 février 2007 à examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision, dépose maintenant son rapport final intitulé *Les défis à venir pour le Fonds canadien de télévision*, qui est joint.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 18, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:37 p.m. to examine the Government Response, dated November 23, 2006, to the second report of the Standing Senate Committee on Transportation and Communications entitled *Final Report on the Canadian News Media*.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. Minister, we are pleased to have you with us and we welcome you to our committee. It is the first time we have gotten together with you and we are pleased that you could accept our invitation.

Joining you are Mr. Jean-Pierre Blais, Assistant Deputy Minister, Cultural Affairs, and Ms. Amanda Cliff, Director General, Broadcasting Policy and Programs Branch. Welcome to you all.

We will hear from you, Madam Minister, and then we will ask our questions.

[*Translation*]

Hon. Bev Oda, P.C., M.P., Minister of Canadian Heritage: Madam Chairman, thank you for inviting me to your committee to discuss the government response to your Final Report on the Canadian News Media.

[*English*]

Let me begin by thanking the committee for its hard work and diligence in analyzing an extremely complex subject. You have spent three years working on this report, and I should like to express my appreciation for the extensive work you have done on these important issues.

In a democracy, the free flow of information and debate on matters of public interest is paramount. In Canada, we have a long and strong tradition of protecting freedom of expression and public access to a wide range of views and information. The committee's recommendations point to the importance of maintaining a fully democratic and viable media sector. I agree with the committee's conclusions that Canadians are generally well served by our media.

Before I speak to the government's response, I would point out to the honourable members that a number of the recommendations from the committee's report do not fall under the direct purview of the Department of Canadian Heritage. As you can appreciate, these are areas that my colleagues will be overseeing and I will be working with them in addressing many of these issues.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 18 avril 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 37 pour étudier la réponse du gouvernement, en date du 23 novembre 2006, au second rapport du Comité sénatorial permanent sur les transports et les communications intitulé *Rapport final sur les médias d'information canadiens*.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : La séance est ouverte. Madame la ministre, nous sommes ravis de vous compter parmi nous et nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité. C'est la première fois que nous vous accueillons et nous sommes heureux que vous ayez pu accepter notre invitation.

Vous êtes accompagnée de M. Jean-Pierre Blais, sous-ministre adjoint, Affaires culturelles et de Mme Amanda Cliff, directrice générale, des Direction générale des politiques et des programmes de la radiodiffusion. Bienvenue à tous.

Nous allons, madame, commencer par écouter votre exposé, puis nous vous poserons nos questions.

[*Français*]

L'honorable Bev Oda, C.P., députée, ministre du Patrimoine canadien : Madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invitée à votre comité pour discuter de la réponse du gouvernement à votre rapport final sur les médias d'information canadiens.

[*Traduction*]

Permettez-moi de commencer en remerciant le comité du travail en profondeur et de la diligence dont il a fait preuve pour analyser un sujet d'une grande complexité. Vous avez travaillé trois ans à ce rapport et je tiens à vous dire combien j'ai apprécié l'analyse détaillée que vous avez faite de ces questions importantes.

Dans une démocratie, il est absolument essentiel que la circulation de l'information et les débats sur les questions d'intérêt public puissent se faire en toute liberté. Au Canada, la protection de la liberté d'expression et l'accès du public à une large gamme d'opinions et d'informations sont des traditions solidement implantées de longue date. Les recommandations du comité soulignent combien il est important de conserver un secteur des médias parfaitement démocratique et viable. Je partage les conclusions du comité voulant que, en règle générale, nos concitoyens soient bien servis par nos médias.

Avant de traiter de la réponse du gouvernement, je me permets de vous signaler que certains volets de votre rapport, avec leurs recommandations, ne relèvent pas directement de la responsabilité de Patrimoine canadien. Mes collègues concernés du Cabinet vont les étudier et je collaborerai avec eux pour traiter nombre de ces questions.

Today, I am not in a position to specifically discuss recommendations that address the Competition Act, charitable status for foundations, capital gains taxes, the Security of Information Act, the Anti-terrorism Act, the Access to Information Act and certain parts of the Official Languages Act. I do, however, welcome this opportunity to discuss with you our government's response to your report as the Minister of Canadian Heritage and Status of Women.

To put our discussions in perspective, I would point out that the federal government does not directly regulate all news media or journalism. It does regulate certain aspects of broadcasting and provides support to periodicals. On most fronts, our government is acting.

The government response is framed within the context of ongoing policy deliberations. It articulates the view that current legislative, regulatory, policy and program frameworks have provided appropriate levels of review and effectively targeted available support. However, we all recognize that the media environment is changing. New technologies have presented many challenges, as well as opportunities.

As the committee knows, the government response encourages media organizations to adapt to changes in technology and to seize business opportunities as they evolve. At this point in time, we find ourselves in an environment that is under constant evolution. The means by which, and the pattern of how Canadians are accessing their news and information, are very different as we move forward into the 21st century.

Our response reflects the government's approach to address the issues while moving forward in a systematic and clear manner. There are numerous processes and reviews currently under way that are informing our work.

In response to the government's request, in December of 2006, the CRTC submitted a factual report analyzing the future environment facing the Canadian broadcasting system, which we are now using. I am working with my colleague, the Minister of Industry, as he proceeds with telecom regulatory reform. Telecom reform necessarily requires consideration from a broadcasting policy perspective. My colleague, Minister Bernier, and I want to ensure an effective and coordinated approach that is in the public interest.

Also, the House of Commons Standing Committee on Canadian Heritage recently reviewed the Canadian Television Fund, as did the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The former is also currently reviewing the mandate of the CBC.

In addition, the CRTC is conducting reviews of its regulatory frameworks for television and broadcasting distribution, with a focus on technological change. It will also be holding a

Aujourd'hui, je ne suis pas en mesure de traiter de façon précise des recommandations concernant la Loi sur la concurrence, le statut d'organisme de bienfaisance des fondations, la fiscalité des gains de capital, la Loi sur la protection de l'information, la Loi antiterroriste, la Loi sur l'accès à l'information et certains aspects de la Loi sur les langues officielles. Je suis toutefois ravi de saisir cette occasion de discuter avec vous de la réponse de notre gouvernement à votre rapport à titre de ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine.

Pour situer nos discussions, je dois vous préciser que le gouvernement fédéral ne réglemente pas directement l'ensemble des organismes de presse ni le journalisme. Il réglemente certains aspects de la radiodiffusion et vient en aide aux périodiques. Sur la plupart des fronts, notre gouvernement agit.

La réponse du gouvernement se situe dans le contexte des délibérations permanentes sur la politique. Elle structure la vision voulant que les cadres législatifs, réglementaires, de politiques et de programmes actuels aient assuré les niveaux qui conviennent d'examen et aient ciblé de façon efficace l'aide disponible. Nous convenons toutefois tous que le contexte des médias évolue. Les nouvelles technologies ont fait apparaître de nombreux défis, ainsi que des possibilités.

Comme le comité le sait, la réponse du gouvernement incite les organismes des médias à s'adapter à l'évolution de la technologie et à profiter des occasions d'affaires au fur et à mesure qu'elles se présentent et évoluent. Nous nous trouvons donc aujourd'hui dans un contexte en évolution constante. Les façons dont les Canadiens prennent connaissance des nouvelles et de l'information, et leurs habitudes en la matière, ne cessent d'évoluer en ce début de XXI^e siècle.

Notre réponse illustre l'approche retenue par le gouvernement pour aborder ces questions, tout en allant de l'avant de façon systématique et claire. Nos travaux dans ce domaine profitent d'un grand nombre de processus et d'examen qui sont en cours actuellement.

À la demande du gouvernement, le CRTC a produit, en décembre 2006, un rapport factuel analysant le contexte auquel le système canadien de radiodiffusion sera confronté à l'avenir, et nous utilisons maintenant ce document. Je collabore avec mon collègue, le ministre de l'Industrie, qui travaille à la réforme de la réglementation des télécommunications. Il est évident que cette réforme impose de prendre en compte la politique de radiodiffusion. Le ministre Bernier, mon collègue, et moi tenons à nous assurer, dans l'intérêt du public, que notre approche en la matière est efficace et coordonnée.

Le Comité permanent du patrimoine canadien de la Chambre des communes a récemment examiné la situation du Fonds canadien de télévision, tout comme l'a fait le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Le premier procède aussi en ce moment à l'analyse du mandat de la SRC.

Le CRTC procède de plus à des examens de ses cadres réglementaires en matière de radiodiffusion et de télédiffusion, en mettant l'accent sur l'évolution technologique. Il tiendra

proceeding in the fall of 2007 to review the issues related to media consolidation and diversity of voices. I welcome this initiative and will be following it with great interest.

In each of these areas, our challenge is to build on the strong foundations of our broadcasting system within the new global digital world. It is clear that the Internet — due to the proliferation of websites, blogs, pod casts and diverse news sources — is having a profound effect on the diversity of opinion and news available to Canadians.

Let us not underestimate the depth of that change. Canada ranks very high in the world in terms of Internet penetration. In 2007, 67.8 per cent of Canadians were Internet users, up 73 per cent from the year 2000. More and more Canadians are gathering their news and information from the Internet.

Furthermore, the Internet is democratizing the provision and access to news and information. Email, blogs and websites make it easier than ever for individual citizens to access, share and create news. Every newspaper has an online site. The sheer number of sources and new information is having a significant effect on diversity of news in Canada.

Moving forward, it is crucial that we ensure our policy and regulatory frameworks continue to be relevant in an ever-changing environment marked by convergence, consolidation, fragmentation, digital distribution, globalization and multi-platform realities. At the same time, we recognize the need to continue to protect diversity of news in this country, while ensuring we maintain a strong, viable Canadian media sector capable of providing Canadian viewpoints.

I assure you our government will continue to work to address many of the issues raised in your report. The challenge will be to find the right balance between ensuring access to diverse news and information and ensuring conditions are in place to encourage a healthy and competitive marketplace.

[Translation]

To achieve this balance, we must have flexibility in the regulatory and strategic legislative frameworks.

[English]

The Chairman: Thank you, Madam Minister. Recommendation 4 of our media study proposes that section 3(d) of the Broadcasting Act be amended to give a clear priority to news and information programming in the Canadian broadcasting system. The government's response to the study specifies that the Broadcasting Act balances a number of key

également à l'automne 2007 des audiences pour étudier les questions que soulève la consolidation des organes de presse et pour s'assurer que la diversité des opinions exprimées dans les médias n'est pas mise en péril. Je suis favorable à cette initiative et je suivrai son déroulement avec beaucoup d'intérêt.

Dans chacun de ces domaines, la difficulté pour nous est de mettre en place des assises solides pour notre système de radiodiffusion dans le contexte du nouveau monde numérique à l'échelle de la planète. Il est manifeste qu'Internet, avec la prolifération des sites web, des carnets web, et des diverses sources de nouvelles, a des répercussions marquées sur la diversité des opinions et de nouvelles auxquelles les Canadiens et les Canadiennes ont accès.

Assurons-nous de ne pas sous-évaluer l'importance de ces changements. Le taux de pénétration d'Internet au Canada est l'un des plus élevés dans le monde. En 2007, 67,8 p. 100 des Canadiens utilisaient Internet, une hausse de 73 p. 100 par rapport à l'an 2000. De plus en plus de Canadiens s'informent par ce moyen.

De plus, Internet démocratise la fourniture des nouvelles et de l'information et l'accès à ces dernières. Le courriel, les carnets web et les sites web permettent plus facilement que jamais à chaque citoyen d'accéder aux nouvelles, de les partager et d'en créer. Chaque journal a son site Internet. Le très grand nombre de sources d'information a des répercussions marquées sur la diversité des nouvelles dont on peut prendre connaissance au Canada.

Il est essentiel pour l'avenir de nous assurer que nos cadres de politique et de réglementation continueront à être adaptés à un contexte en évolution permanente caractérisé par les réalités de la convergence, de la consolidation, de la fragmentation, de la distribution numérique, de la mondialisation et des plates-formes multiples. En même temps, nous convenons qu'il est nécessaire de continuer à protéger la diversité des nouvelles dans ce pays, tout en nous assurant de conserver un secteur canadien des médias solide et viable, en mesure d'exposer des points de vue variés aux Canadiens.

Je tiens à vous assurer que notre gouvernement continuera à travailler sur nombre des questions soulevées dans votre rapport. La difficulté sera de parvenir au bon équilibre entre un accès garanti à des nouvelles et à des informations diversifiées et la mise en place de conditions garantissant un marché sain et concurrentiel dans ce domaine.

[Français]

Afin d'atteindre cet équilibre, nous devons avoir une flexibilité au niveau des cadres législatifs réglementaires et stratégiques.

[Traduction]

La présidente : Je vous remercie, madame la ministre. La recommandation n° 4 de notre rapport propose que l'alinéa 3d) de la Loi sur la radiodiffusion soit modifié pour donner une priorité claire aux émissions de nouvelles et d'information dans le système de radiodiffusion canadien. La réponse du gouvernement à cette étude précise que la Loi sur la radiodiffusion parvient

objectives and priorities for the broadcasting system, including news and information programming. I should like to know how you feel about the balance between the key objectives and priorities of our broadcasting system. Is there enough emphasis in the Broadcasting Act on the importance of the news and information programming for the Canadian public?

Ms. Oda: As you have pointed out, the Broadcasting Act does outline the public interest areas that should be addressed to ensure they are present within the Canadian system. My personal experience, and I think the tradition of the CRTC, will show that news and information has always been an area of concern. I know they have extensive discussions with broadcasters both at the time of their licence renewals and transfer of ownership transactions.

The flexibility that is allowed within the Broadcasting Act as it is currently enables the commission to do an assessment as to what are the needs, and maybe the priority categories of programming, taking into consideration the needs of the Canadian public, the audiences, the needs of the production industry, the needs of the broadcasters and also the demands and interests of Canadians.

The Chairman: Recommendation 7 in our media study proposes that the CRTC does not delegate important matters having to do with media mergers and conditions of licence to the Canadian Broadcast Standards Council or any other body. Do you agree with that recommendation? I also want to hear your comments on what should be the proper role of self-regulation in our system? What are the limits of self-regulation?

Ms. Oda: First of all, I would point out that the CRTC does allow for the Canadian Broadcast Standards Council, CBSC, to assume a role within a process. The CRTC has continually maintained its responsibility in every area that the CBSC participates in so that it can, at any point, step in if necessary. The public also has the ability to go directly to the CRTC, and is not obligated to use the Canadian Broadcast Standards Council as a step in addressing their area of concern.

As far as delegation or any kind of working with the CBSC, on key areas of importance and public interest, I would suggest — I guess in my own personal opinion — that many of the areas that the CBSC deals with are important. They have to do with children's programming, children's advertising, sexual stereotyping and violence on television. These are important public issues.

In respect of the news, the transactions and ownership changes, the Canadian Broadcast Standards Council is not given any role in consideration of that.

The guidelines the Canadian Broadcast Standards Council uses to assess any viewer or comment by any Canadian are reviewed and approved by the CRTC as well, so the CRTC does have a

à un équilibre entre un certain nombre de grands objectifs et de grandes priorités du système de radiodiffusion, y compris les émissions de nouvelles et d'information. J'aimerais connaître votre opinion sur l'équilibre entre les grands objectifs et les grandes priorités de notre système de radiodiffusion. La Loi sur la radiodiffusion accorde-t-elle suffisamment d'importance aux émissions de nouvelles et d'information destinées au public canadien?

Mme Oda : Comme vous l'avez signalé, la Loi sur la radiodiffusion précise quelles sont les aspects de l'intérêt public qu'il faut analyser pour s'assurer de leur présence dans le système canadien. Selon mon expérience, et celle du CRTC je crois, les nouvelles et l'information ont toujours été un domaine de préoccupations. Je sais que le CRTC tient de vastes discussions avec les radiodiffuseurs à la fois au moment du renouvellement de leurs licences et lorsqu'ils procèdent à des transferts de titres de propriété.

La souplesse permise par la Loi sur la radiodiffusion, dans sa forme actuelle, permet au Conseil de procéder à l'évaluation des besoins, et peut-être des catégories prioritaires d'émission, en tenant compte des besoins du public canadien, des divers auditoires, du secteur de la production, de radiodiffuseurs ainsi que des demandes et des intérêts des Canadiens et des Canadiennes.

La présidente : La recommandation 7 propose que le CRTC ne délègue pas les questions importantes liées aux fusions d'entreprises médiatiques et aux conditions de licence au Conseil canadien des normes de la radiotélévision ou à tout autre organe. Êtes-vous d'accord avec cette recommandation? J'aimerais également entendre vos commentaires sur le rôle que devrait jouer l'autoréglementation dans notre système? Quelles sont les limites de l'autoréglementation?

Mme Oda : Tout d'abord, je tiens à préciser que le CRTC permet au Conseil canadien des normes de la radiotélévision (CCNR) de jouer un rôle dans le processus. Le CRTC a toujours conservé ses responsabilités dans tous les domaines d'activité auxquels participe le CCNR, ce qui lui permet, au besoin, d'intervenir à tout moment. Le public peut également s'adresser directement au CRTC, et n'est pas tenu de passer par le CCNR dans le cas des questions qui l'intéressent ou le préoccupent.

En ce qui concerne toute forme de délégation de travaux au CCNR, sur des questions d'importance et d'intérêt public, il me semble, mais ce n'est là que mon opinion personnelle, que nombre des questions dont s'occupe le CCNR sont importantes. Il s'intéresse aux émissions pour enfants, à la publicité qui leur est destinée, aux stéréotypes sexuels et à la violence à la télévision. Ce sont là des questions d'intérêt public importantes.

En ce qui concerne les nouvelles, les transactions et les changements de propriété, le Conseil canadien des normes de la radiotélévision n'a aucun rôle à jouer dans ces domaines.

Les lignes directrices du Conseil canadien des normes de la radiotélévision utilisées pour évaluer les opinions ou les commentaires de tout Canadien sont également examinées et

great deal of involvement and responsibility even though the Canadian Broadcast Standards Council is independent of the commission.

The commission has just recently issued a call for comments on a suggested guideline for journalistic independence code. As you can see by that call for comments, there is adequate time for public opinion to be inputted into their deliberation on the code, before they actually approve it for use by the Canadian Broadcast Standards Council.

The Chairman: I would refer you to Recommendation 40, which requires that the Government of Canada carry out timely evaluations and reviews of legislation and programs that have an impact on the health and vitality of Canada's news and information system.

Does the government consult with industry stakeholders to shape up the public policies with regards to news and information in Canada?

Ms. Oda: Certainly, the commission has a full public process. On major policy issues, it allows public hearings. They always put out any policy considerations for changes or amendments. They always put out a public notice allowing for adequate input from the public. As you recognized, the public hearing process allows any individual or group to make a presentation to the commission. They very clearly outline in the *Canada Gazette* notice the plans or issues they may be considering at that time. We agree with the comments some of your members have made. There is an importance to remain separate, to keep a separation between government, and that is why we believe the CRTC is carrying out that responsibility and allowing for full public input as an independent body.

Senator Tkachuk: Thank you, Madam Minister, and thanks for the presentation.

In your response, you talked about ongoing analysis of numerous issues that are challenging Canadian media, and you touched on some of it in your presentation, so there are two things you can elaborate on. What are the major issues you think are challenging the Canadian media, and are there any specific ways or studies or reports that we as a committee could undertake on specific topics that you think might be helpful?

Ms. Oda: Thank you for the question.

When we see the environment as it has changed and the speed with which it has changed, primarily due to new technologies, I think we have seen technology evolving at a speed never faced

approuvées par le CRTC, ce qui fait que ce dernier est fortement impliqué et assume une grande part de responsabilité, même si le Conseil canadien des normes de la radiotélévision est indépendant du Conseil.

Le Conseil vient justement de publier un appel à lui faire parvenir des commentaires sur les lignes directrices suggérées pour la mise en œuvre d'un code sur l'indépendance des journalistes. Comme vous pouvez le constater dans cet appel à commentaires, le grand public a largement le temps de faire part de ses opinions en participant aux délibérations sur le code, avant que celui-ci soit réellement approuvé par le Conseil canadien des normes de la radiotélévision pour le mettre en œuvre.

La présidente : Je vous invite à vous reporter à la recommandation 40, qui demande au gouvernement du Canada de mener en temps opportun des évaluations et examens des mesures législatives des programmes qui influent sur la santé et la vitalité du système de diffusion des nouvelles et de l'information du Canada.

Le gouvernement consulte-t-il les intervenants de l'industrie pour élaborer les politiques publiques dans les domaines des nouvelles et de l'information au Canada?

Mme Oda : Le Conseil dispose bien évidemment de procédures publiques. Sur les grandes questions de politique, il autorise la tenue d'audiences publiques. Il publie toujours toutes les considérations de politique à l'origine des propositions de modification. Le Conseil publie toujours des avis publics permettant à quiconque de lui communiquer son point de vue. Comme vous en avez convenu, le processus d'audiences publiques permet à n'importe quelle personne ou à n'importe quel groupe de faire un exposé devant le Conseil. L'avis publié dans la *Gazette du Canada* présente très clairement les plans ou les questions sur lesquelles porteront les auditions. Nous sommes d'accord avec les commentaires formulés par certains des membres de votre comité. Il est important que le Conseil reste une entité distincte du gouvernement et c'est pourquoi nous sommes d'avis que le CRTC doit continuer à assumer cette responsabilité; et il faut que le public puisse toujours contribuer à faire part de ses points de vue à un organisme indépendant.

Le sénateur Tkachuk : Merci, madame la ministre, pour cet exposé.

Dans votre réponse, vous avez parlé de l'analyse permanente de nombreuses questions qui posent des défis aux médias canadiens, et vous avez traité brièvement de certaines qui relèvent de vous, et il y a donc deux sujets sur lesquels vous pourriez élaborer. Quelles sont, à votre avis, les principales questions auxquelles sont confrontés les médias canadiens et y a-t-il quelque chose de précis que nous, comme comité, pourrions étudier ou faire, comme produire un rapport, qui s'avérerait utile?

Mme Oda : Je vous remercie de la question.

Quand nous voyons la mesure dans laquelle le contexte a évolué, et la rapidité de cette évolution, essentiellement due aux nouvelles technologies, il me semble qu'on peut dire que nous

before by this industry. We have also seen a very rapid take-up by particularly the younger generation of Canadians on the new devices and new technology.

The challenge for broadcasters is to respond to the demands of their audiences. They see that the younger generation is moving away from traditional outlets and services as they are provided. They are familiar and comfortable using mobile devices. In fact, this generation is demanding more mobility in enabling them to access the entertainment and information they want. They want it in a different format, short formats, et cetera. They are accepting of that. They want it speedily and wherever they happen to be, whenever they want it.

I think there has to be the services. The broadcasters have to recognize the impact that that will have on, particularly on the private broadcasters, their business plans.

They also have to look at utilizing the new technologies and the new platforms. As you can appreciate, many of the traditional broadcasters are trying to evolve their new business plan. What will be the business case? We see the Internet being supported by advertising, but the level of advertising support on these new platforms is not at the level where it automatically replaces traditional broadcasting. This is something people are testing. There are different models evolving as we speak.

In the area of radio, we see the impact on the music industry of the new technology. We saw where originally music was being taken off the Internet with no payment. Then we saw subscriber payments being considered. We now see EMI, a Great Britain music company, offering their music library free to an Internet service. I think they are trying to find the business model for them, and I think that is one of the big challenges they face.

They also face fragmentation. They are trying to capture and make this an asset. Every news operation actually has a website that provides some other news and information available to the public, et cetera, but as they go on, their financial resource base is primarily still measured in their traditional services, the over-the-air services they provide. They are in some way fragmenting.

They are seeing that impact on their business plans. They are trying, I think, to find the business base or fundamentals of the broadcasting business as we move forward into greater use of new technologies.

Senator Tkachuk: The CRTC in December produced its report on the future environment facing the Canadian broadcasting system.

avons assisté à une évolution des technologies à une vitesse jamais connue auparavant par l'industrie. Nous avons également vu la génération des Canadiens les plus jeunes adopter très rapidement les nouveaux appareils et les nouvelles technologies.

La difficulté pour les radiodiffuseurs est de tenir compte de la demande de leurs auditoires. Ils constatent que les plus jeunes abandonnent les modalités et les services traditionnels dans la forme où ils sont fournis. Ils connaissent bien les appareils mobiles et les utilisent sans difficulté. En réalité, cette génération veut davantage de mobilité pour lui permettre d'accéder aux loisirs et à l'information dont elle veut disposer. Elle veut des formats différents, plus condensés, et cetera. C'est ce qu'elle recherche. Cette génération veut accéder à ces services rapidement, où qu'elle se trouve et quand elle le veut.

Ce sont là les services qu'il faut fournir, il me semble. Les radiodiffuseurs doivent reconnaître les répercussions que cela aura, en particulier chez les radiodiffuseurs privés, sur leurs plans d'affaires.

Ils doivent également examiner comment utiliser les nouvelles technologies et les nouvelles plates-formes. Comme vous le savez très certainement, nombre des radiodiffuseurs traditionnels s'efforcent d'évoluer en préparant leurs nouveaux plans d'affaires. Que donnera l'analyse de rentabilité? Nous constatons qu'Internet reçoit l'appui des publicitaires, mais le niveau d'aide publicitaire sur ces nouvelles plates-formes n'est pas tel qu'il remplace automatiquement la radiodiffusion traditionnelle. C'est quelque chose que les gens essaient. Alors que nous parlons, plusieurs modèles évoluent.

Dans le secteur de la radio, nous observons les répercussions des nouvelles technologies sur l'industrie de la musique. Nous avons constaté au début que la musique était prise sur Internet, sans acquitter de redevances. On constate maintenant que des gens envisagent de s'abonner contre rémunération à des services de téléchargement. C'est ainsi que EMI, une société de musique de Grande-Bretagne, offre gratuitement son catalogue de musique sur un service Internet. J'imagine qu'elle s'efforce de trouver un modèle d'affaires qui lui convient, et il me semble que c'est là un des grands défis auxquels ils sont confrontés.

Il faut aussi faire face à la fragmentation. Les entreprises essaient d'en profiter. Toutes les entreprises de nouvelles ont en réalité un site web qui fournit d'autres nouvelles et d'autres renseignements au public, et cetera, mais on constate avec le temps que l'essentiel de leurs recettes provient toujours de leurs services traditionnels, les services qu'ils fournissent sur les ondes. Le secteur pratique donc dans une certaine mesure la fragmentation.

Ils en observent les répercussions sur leurs plans d'affaires. Il me semble qu'ils essaient de trouver la base ou les fondements opérationnels du secteur de la radiodiffusion alors que nous nous apprêtons à utiliser de plus en plus les nouvelles technologies.

Le sénateur Tkachuk : En décembre, le CRTC a publié son rapport sur le contexte auquel seront confrontés à l'avenir les systèmes canadiens de radiodiffusion.

Will you formally respond to this report, or will you talk about it tonight? I will leave it at those two options. You can say yes or no, and then I have no further questions.

Ms. Oda: The CRTC makes many reports. In the report they did for us in December, we asked specifically for a factual report to inform us and give us a picture of the technologies and their impacts, not only on the broadcasting system but also the changes they could see in the audiences and how they are accessing news, information and entertainment.

We are anticipating a report from the task force on the Canadian Television Fund. As you know, there is a federal government contribution to the Canadian Television Fund. There is a joint responsibility there, so I am sure that their report will have some impact on the government and its approach to the Canadian Television Fund.

On the process they have announced on the diversity of voices proceeding, my experience tells me that the commission is very clear on its responsibilities and the areas in which it has jurisdiction. When it does find it is in the public interest to make recommendations to the government, it does so.

Senator Zimmer: Thank you, Madam Chair. Thank you, Madam Minister, for appearing tonight and presenting to us.

My question is in response to the government's commitment and recommendations numbers 12 through 15 which concern the CBC. The government indicated that the CRTC's report on the future environment facing the Canadian Broadcast System would help inform policy deliberations. Now that you have had approximately four months to consider that report and its findings, would you please address those recommendations in detail — that is, numbers 12 to 15.

Ms. Oda: I would be happy to do that. This government has been very clear that it supports a strong public broadcaster in both official languages. It believes that the country is stronger with a public broadcaster that provides public service. We want to also make sure that the public broadcaster in both official languages and across every one of its services remains relevant and meaningful to Canadian audiences.

We have indicated with our support that we believe in the public broadcaster. We have been monitoring representations that the CBC has made not only to your committee but to the House standing committee as well. We have now the House's standing committee doing a review of the CBC mandate. We have been monitoring that and are waiting for that report to come out.

In Budget 2007, we approved \$60 million in additional programming for the CBC, and for the first time certainly within the last short history we have done it over a two-year

Avez-vous l'intention de répondre officiellement à ce rapport, ou accepteriez-vous de nous en parler ce soir? Je vous laisse le choix, vous pouvez répondre par oui ou par non et, si c'est non, je n'ai pas d'autre question.

Mme Oda : Le CRTC publie de nombreux rapports. Dans celui qu'il a préparé pour nous en décembre, nous lui avons demandé précisément un rapport factuel pour nous éclairer et nous décrire la situation des nouvelles technologies et leurs répercussions, et pas uniquement sur le système de radiodiffusion, mais en faisant aussi état des modifications qu'il pouvait entrevoir dans les auditoires et dans la façon d'accéder aux nouvelles, à l'information et aux loisirs.

Nous attendons un rapport du groupe de travail sur le Fonds canadien de télévision. Comme vous le savez, le gouvernement canadien verse une contribution à ce fonds. Il y a une responsabilité conjointe envers celui-ci et je ne suis donc pas certaine que leur rapport aura des répercussions sur le gouvernement et sur son approche au Fonds canadien de télévision.

Quant au processus qu'il a annoncé pour la tenue d'audiences sur la diversité des opinions, en me fiant à mon expérience, je suis d'avis que le Conseil a une conscience très précise de ses responsabilités et des secteurs dans lesquels il exerce des pouvoirs. Quand il parvient à la conclusion qu'il est de l'intérêt public de faire des recommandations au gouvernement, il le fait.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie, madame la présidente. Merci, madame la ministre, d'être parmi nous ce soir et de nous avoir fait cet exposé.

Ma question fait suite à l'engagement pris par le gouvernement et aux recommandations 12 à 15, qui traitent de la SRC. Le gouvernement a indiqué que le rapport du CRTC sur le contexte auquel sera confronté à l'avenir le système canadien de radiodiffusion contribuera à éclairer les délibérations de politique. Maintenant que vous avez disposé d'environ quatre mois pour étudier ce rapport et ses résultats, pourriez-vous traiter en détail de ces recommandations, c'est-à-dire des numéros 12 à 15.

Mme Oda : Je serais ravie de le faire. Le gouvernement a indiqué très clairement qu'il est partisan d'un radiodiffuseur public important dans les deux langues officielles. Il estime que le pays est plus fort avec un radiodiffuseur public qui fournit un service public. Nous voulons également nous assurer que le radiodiffuseur public, dans les deux langues officielles et dans l'ensemble de ses services, reste pertinent et présente un intérêt pour les auditoires canadiens.

En exprimant notre appui, nous avons bien indiqué que nous sommes partisans d'un radiodiffuseur public. Nous avons suivi de près les représentations de la SRC, non seulement devant votre comité mais également devant le comité permanent de la Chambre. Ce dernier procède maintenant à un examen du mandat de la SRC. C'est une question que nous suivons attentivement et nous attendons la publication de ce rapport.

Dans le budget de 2007, nous avons alloué un montant de 60 millions de dollars pour permettre à la SRC de produire des émissions additionnelles, et c'était certainement la première

period rather than on an annual basis. This enables the CBC to do longer-range planning. It also recognizes the reality that many of the major productions that the CBC may choose to undertake do not necessarily happen within a 10- to 12-month period, that many of these plans and productions require a longer period of time for their development and creation.

Consequently, we strongly say that we welcome the review being done by the standing committee. I know they are travelling across the country. Hopefully, we are trying to encourage the public to participate in that review.

Senator Zimmer: With respect to the committee's recommendations that the Canadian Revenue Agency strengthen its procedures for determining whether a periodical is Canadian, your response indicates that your department reviews the content of many magazines and community newspapers regularly to determine funding eligibility.

How are the findings of these reviews communicated to the CRA and how does the CRA use that information?

Ms. Oda: There is not a formal process by which information is exchanged. What happens is that each department or agency, in fulfilling its own mandate, investigates the information they require in order to fulfill their legislative responsibilities and their regulatory responsibilities.

The review that we do, in order to provide the support we give to periodicals, will show that we ensure that the content and the benefit go back to the Canadian interests here, Canadian interests being not only purely by ownership but certainly for content. It is important that we have Canadian content in the periodicals that we support. That is why we have programs that support content as well.

We do not keep a registry. As you know, some periodicals, of which we are very proud, have a very long and strong history. Other periodicals are attempted and many do not survive a longer period of time. Our primary focus is to ensure that there is always Canadian content in Canadian magazines and that the information, the stories, et cetera, are present in those periodicals.

Senator Zimmer: You note that the CRA can also consult with your department, which acts as an adviser on a case-by-case basis on issues of Canadian content. The committee saw no evidence that there was a trigger mechanism obliging the CRA to investigate whether the newspaper in question is Canadian, according to the requirements under the Income Tax Act, so under what circumstances would the CRA consult with Heritage officials on issues of Canadian content?

fois au cours de l'histoire récente que cela se faisait sur deux ans consécutifs au lieu d'une base annuelle. Cela permet à la SRC de planifier à plus long terme. En procédant ainsi, nous reconnaissons également que nombre des grandes productions que la SRC pourrait vouloir réaliser ne le sont pas nécessairement sur une période de 10 à 12 mois, que nombre de ces plans ou de ces productions nécessitent des périodes plus longues pour être préparés et réalisés.

En conséquence, nous affirmons énergiquement que nous serons ravis d'étudier l'examen fait par le comité permanent. Je sais que ce comité tient des réunions partout à travers le pays. Nous tentons d'inciter le public à participer à cet examen.

Le sénateur Zimmer : En ce qui concerne la recommandation du comité voulant que l'Agence du revenu du Canada resserre ses procédures pour déterminer les cas dans lesquels un périodique est canadien, votre réponse précise que votre ministère a analysé le contenu d'un certain nombre de magazines et de publications communautaires de façon régulière afin de déterminer leur admissibilité au financement.

Comment les résultats de ces examens sont-ils transmis à l'ARC et comment l'Agence utilise-t-elle cette information?

Mme Oda : Il n'y a pas de modalité officielle d'échange d'information. Ce qui se produit est que chaque ministère ou chaque organisme, dans l'exécution de son propre mandat, étudie l'information dont il a besoin pour assumer ses responsabilités législatives et réglementaires.

L'examen auquel nous procédons, pour accorder de l'aide aux périodiques, vise à nous assurer que leur contenu est canadien et que ce sont des intérêts canadiens qui en profitent, et pas uniquement à titre de propriétaire mais également par le contenu. Il est important que les périodiques auxquels nous venons en aide aient un contenu canadien. C'est pourquoi nous avons des programmes visant à venir en aide à l'élaboration d'un tel contenu.

Nous ne tenons pas de registre. Comme vous le savez, certains périodiques, dont nous sommes très fiers, existent depuis fort longtemps et sont solidement implantés. D'autres essaient de s'implanter et beaucoup ne survivent pas très longtemps. Nous voulons essentiellement nous assurer qu'il y a toujours un contenu canadien dans les magazines canadiens et que l'information, les reportages, et cetera, se trouvent dans ces périodiques.

Le sénateur Zimmer : Vous avez précisé que l'ARC peut également consulter votre ministère, qui agit dans ce domaine comme conseiller au cas par cas sur les questions de contenu canadien. Le comité n'a pas connaissance d'un mécanisme imposant à l'ARC de procéder à une enquête pour déterminer si le journal en question est canadien, conformément aux exigences de la Loi de l'impôt sur le revenu, et donc dans quelles circonstances l'ARC va-t-elle s'adresser aux dirigeants de Patrimoine canadien sur les questions de contenu canadien?

Ms. Oda: I will ask my officials to give you a fuller answer. There is no automatic trigger. There is no obligatory trigger. It is on a case-by-case basis. They probably could give you history of some incidents that have occurred in the past.

Jean-Pierre Blais, Assistant Deputy Minister, Cultural Affairs, Canadian Heritage: It is similar to any other area where the tax department has obligations to administer. It can be based on complaints from third parties, which they will investigate. It is obviously confidential because it is tax-related. However, it can also be on their own evaluation audits where they will come up with some information. The department, for its own programs, does a periodic review, based on a risk-based analysis every three years, of ownership for those magazines that receive funding from our programs.

Senator Johnson: I want to go back for one question on the CBC. I know the budget gave more money to the CBC, and I know our report referred to the need for that in terms of the CBC defining its mandate. You do recognize the need for modernization of the CBC, but you did not tackle how this will be achieved. We are trying to get a fix in our committee about just which direction this might take. You indicated that the report of the CRTC would help inform your policy decisions in this regard.

Have you learned anything with regard to the future of the CBC from this report?

Ms. Oda: We certainly have, not specifically necessarily about the CBC. I think it is important that the services of all of our Canadian broadcasters, and particularly our public broadcaster, will be where the audience will be in the future. The report we received from the CRTC gave us some indication of change in viewing habits and accessing different technologies or devices, and certainly tells us that the CBC has to take into consideration these new technologies and the new media platforms. In fact, the CBC does benefit from support from the government to ensure that their programming and some of their content is available on new media platforms, either through the website or in different services in which they participate. Certainly, they have to also evolve as the world changes.

Senator Johnson: They have to involve in terms of the environment you were describing about the technology and adaptation to what is happening and the evolution of it. Are you optimistic? What do you think about that happening in terms of the content of the public network?

Ms. Oda: It does concern me. It concerned me when I actually had the privilege of reviewing the CBC at one of its licence renewals in a former life. It does concern me that if the CBC, as the public broadcaster, is not serving the Canadian public as an audience and providing the programming and the content that the audience will choose to view or listen to, it is legitimate to ensure

Mme Oda: Je vais demander à mes fonctionnaires de vous donner une réponse plus complète. Il n'y a pas de mécanisme de déclenchement automatique ni obligatoire. Cela se fait au cas par cas. Ils pourraient probablement vous citer un certain nombre d'incidents survenus par le passé.

Jean-Pierre Blais, sous-ministre adjoint, Affaires culturelles, Patrimoine canadien : La situation se compare à celle vécue dans d'autres domaines dans lesquels il incombe à l'Agence du revenu d'administrer des mesures. Ces examens peuvent être déclenchés par des plaintes de tierces parties. La façon dont cela se passe est bien évidemment confidentielle étant donné qu'il s'agit de questions liées à la fiscalité. Toutefois, l'Agence du revenu du Canada peut également s'appuyer sur ses propres vérifications et évaluations quand elle prend connaissance de certains renseignements. Pour ses propres programmes, le ministère procède à des examens périodiques, en fonction d'une analyse triennale basée sur les risques, de la propriété des magazines qui reçoivent des fonds de nos programmes.

Le sénateur Johnson : J'aimerais revenir à la SRC avec une question. Je sais que le budget a prévu davantage de fonds pour la SRC, et je me souviens que notre rapport y faisait aussi référence au sujet de la nécessité de définir le mandat de la SRC. Vous reconnaissez bien la nécessité de moderniser la SRC, mais vous n'avez pas précisé comment cela va se faire. Nous essayons au sein de notre comité de nous entendre sur l'orientation que cela pourrait prendre. Vous avez rappelé que le rapport du CRTC pourrait éclairer vos décisions de politique dans ce domaine.

Avec ce rapport, avez-vous appris quelque chose sur l'avenir de la SRC?

Mme Oda : Très certainement, mais pas nécessairement au sujet de la SRC. Il m'apparaît important que l'ensemble des radiodiffuseurs canadiens, et en particulier notre radiodiffuseur public, assurent la prestation de leurs services là où l'auditoire se trouvera à l'avenir. Le rapport que nous avons reçu du CRTC nous a donné quelques indications sur l'évolution des habitudes d'écoute et de visionnement et d'accès aux diverses technologies ou appareils. Cela nous indique certainement que la SRC doit tenir compte de ces nouvelles technologies et des nouvelles plateformes des médias. En réalité, la SRC reçoit de l'aide du gouvernement pour s'assurer que ses émissions et une partie de leur contenu sont disponibles sur les nouvelles plateformes des médias, que ce soit par l'intermédiaire de sites web ou dans divers services auxquels elle participe. Il est manifeste qu'elle doit évoluer en même temps que le monde.

Le sénateur Johnson : Ils doivent s'impliquer à la fois dans le contexte que vous venez de décrire, caractérisé par la technologie et l'adaptation à ce qui se passe, et son évolution. Êtes-vous optimiste? Que pensez-vous qu'il advienne du contenu du réseau public?

Mme Oda : Cela me préoccupe. Cela me préoccupait, en vérité, quand j'ai eu le privilège d'étudier le dossier de la SRC lors de l'un des renouvellements de sa licence dans une vie antérieure. Ce qui me préoccupe est que si la SRC, comme radiodiffuseur et télédiffuseur public, ne dessert pas l'auditoire que constitue le public canadien et ne diffuse pas des émissions et des contenus

that they should be asking themselves and we should be asking the public broadcaster to ensure that the service they are providing is that which will serve the public.

There are many services; we look at the information provided on audience levels to the different services. As you know, the CBC provides multiple services. If you look at the services provided, even by language breakdown, et cetera, you see that some services have stronger audience levels than others. I know that, certainly in reports from the CBC, they are aware of that as well and they are attempting to address that.

Senator Johnson: My thoughts on a public network are positive and you have indicated your support of that as well.

Ms. Oda: I should like to add that the Prime Minister has taken a lead on this early in his mandate by articulating strong support for a strong public broadcaster. He has pointed out that the public broadcaster should be relevant and meaningful to Canadians and that its mandate must serve the public. There is an indication of recognition by the government that long-term stable funding must be worked toward but that, first, let us ensure that the service we are supporting with public funds is meaningful and relevant to Canadians.

Senator Johnson: It is positive and very much in keeping with what we found in our studies over many years between elections and the current government. It gives us great commitment to our continued work in this area. At times, we wonder if we are contributing to this process in the media and communications area of our work in Parliament. The report of the committee was helpful and I hope you found it so.

The committee heard that the competition has a narrow focus on advertising markets and that the CRTC has largely set aside concerns about news and information. That presents a problem and a gap exists. We outlined this in our report on the Broadcasting Act. If the government will address this, as suggested in our report, how do you plan to address the problem?

Ms. Oda: As you pointed out, there are two separate entities — the CRTC and the Competition Bureau — with two different mandates and areas of responsibility. The CRTC clearly has the responsibility of the strictly non-commercial, financial aspects, although it does take into consideration, I assure you, the impact on the marketplace, on audience levels and the support given to any one service. When introducing new services, it looks at the impact on the markets and other services that exist in the market. The primary objective of the CRTC is laid out in section 3 of the Broadcasting Act, which achieves the public interest policies in respect of content and service provided.

Minister Bernier and I are working together. He has introduced some proposed changes to the Competition Bureau, which we are considering as to the impacts on the broadcasting

que cet auditoire veut voir ou écouter. Il serait alors légitime de vouloir s'assurer que la SRC se demande, et que nous lui demandions de le faire, si le service qu'elle assure dessert bien le public visé.

Il y a de nombreux services. Nous examinons l'information fournie sur les cotes d'écoute des divers services. Comme vous le savez, la SRC fournit des services multiples. Si vous analysez ces services, même en les décomposant par langue, notamment, vous allez observer que certains services bénéficient d'une cote d'écoute plus élevée que d'autres. Je sais que la SRC en a conscience, et cela transparaît dans ses rapports, et qu'elle s'efforce d'y trouver une solution.

Le sénateur Johnson : J'ai une opinion favorable du réseau public et vous avez indiqué que vous en êtes également partisans.

Mme Oda : J'aimerais ajouter que le premier ministre a pris la direction des opérations dans ce domaine tôt dans son mandat en défendant une aide efficace à un télédiffuseur public puissant. Il a précisé que ce radiodiffuseur public doit être pertinent et avoir un sens pour les Canadiens, et qu'il doit avoir pour mandat de servir le public. On voit là une indication de la reconnaissance par le gouvernement de la nécessité de mettre sur pied un financement stable à long terme mais, en commençant par nous assurer que le service auquel nous apportons notre aide avec des fonds publics a un sens pour les Canadiens et est pertinent de leur point de vue.

Le sénateur Johnson : C'est une bonne chose qui va, pour l'essentiel, dans le sens de ce que nous avons observé dans nos études étalées sur de nombreuses années entre les élections et le gouvernement actuel. Cela nous incite fortement à poursuivre notre travail dans ce domaine. Il nous arrive de nous demander si nous contribuons à ce processus dans le volet média et communications de notre travail au Parlement. Le rapport du comité a été utile et j'espère que ce fut aussi votre avis.

Le comité s'est fait dire que la concurrence cible très précisément les marchés de la publicité et que le CRTC a, pour l'essentiel, laissé de côté les préoccupations sur les nouvelles et l'information. C'est là un problème; il y a un écart. Nous l'avons souligné dans notre rapport consacré à la Loi sur la radiodiffusion. Si le gouvernement s'intéresse à cette question, comme le suggère notre rapport, comment entendez-vous vous attaquer à ce problème?

Mme Oda : Comme vous l'avez signalé, il y a deux entités distinctes, le CRTC et le Bureau de la concurrence. Ils ont des mandats distincts et chacun a ses domaines de responsabilité. Le CRTC s'occupe manifestement des aspects strictement financiers et non commerciaux, même s'il tient compte, je peux vous l'assurer, des répercussions sur le marché, sur les cotes d'écoute et sur l'aide accordée à n'importe quel service. Quand de nouveaux services sont offerts, il étudie les répercussions sur les marchés et sur les autres services présents sur les marchés. L'objectif essentiel du CRTC est défini à l'article 3 de la Loi sur la radiodiffusion. En matière de contenu et de services offerts, il doit atteindre les objectifs en matière d'intérêt public.

Le ministre Bernier et moi collaborons dans ce domaine. Il a présenté certaines propositions de modification au Bureau de la concurrence, dont nous étudions les répercussions sur le volet

side. One of the recommendations was fining power for the CRTC. Minister Bernier has introduced the concept for the Competition Bureau and we are giving consideration to that recommendation.

Senator Adams: Madam Minister, I live in Nunavut, a community with one radio station. Sometimes the CBC broadcasting is difficult because of Inuktitut and English. We live in Rankin Inlet and find that it is the same in other communities. Radio provides our communication, but we do not have access to news from other Northern communities. As soon as the local radio is on at 9 a.m., the news is all Inuktitut, no English; only a bit is translated to English. We do not hear anything from CBC so people change over to the other station. The CBC comes on at 7 a.m. in Iqaluit, which is 6 a.m. in Rankin Inlet. That is on until about 10 p.m. there, or 9 p.m. in Rankin Inlet. The local radio station begins at 9 a.m. with the forecast and is on the air until 9 p.m.

Between that and the CBC, we have local news from other communities but people in the community only listen to local radio. We do not know what will happen in the other community, because sometimes we get national news on CBC every half hour or so. Sometimes CBC switches back and forth from Inuktitut to English. After 6 p.m., the national news comes on Radio 1. It is English all night on the CBC.

You talked about the CRTC doing a study on the forecasting in Nunavut. In Iqaluit, we begin at 7 a.m. and switch over in the afternoon in Northern Quebec and in Kuujuaq at 2 p.m. We listen to Inuktitut at three places. In Rankin Inlet, the CBC has Inuktitut broadcasting at 4 p.m. until 6 p.m., and after that it is in English.

People are concerned about the local radio station. I spend a lot of time in Ottawa and at 6 p.m. I can watch Question Period in the Nunavut legislature, and I can see it in Rankin Inlet. The CRTC should study how the system forecasts should be set up between English and Inuktitut in Nunavut. On Saturday afternoons, we have a French broadcast in Iqaluit.

Taxpayers have local radio stations and there should be more understanding and working together of the Inuktitut and English broadcasting. They should work together. It is difficult for you because you have understanding of English and French.

Ms. Oda: Senator, I appreciate your raising the issue because, certainly, the service in the North and other more remote areas is always a challenge, in particular for the provision of services in Aboriginal languages. As you know, I am also responsible for Aboriginal languages, and I know how important Inuktitut is to the communities in the North.

radiodiffusion. L'une des recommandations était d'accorder au CRTC le pouvoir d'imposer des amendes. Le ministre Bernier a mis en œuvre ce concept au Bureau de la concurrence et nous étudions cette recommandation dans le domaine de la radiodiffusion.

Le sénateur Adams : Madame la ministre, je vis au Nunavut, dans une communauté où se trouve un poste de radio. Il est parfois difficile pour nous d'écouter les émissions de la SRC parce qu'elles sont diffusées en anglais en territoire inuktitut. Nous vivons à Rankin Inlet et nous avons observé qu'il en va de même dans les autres collectivités. La radio assure nos communications, mais nous n'avons pas accès aux nouvelles des autres collectivités du Nord. Dès que la radio locale prend l'antenne, à 9 heures le matin, les nouvelles sont toutes en inuktitut, pas en anglais. Il y en a que quelques-unes à être traduites en anglais. Nous n'entendons donc rien de la SRC, et les gens passent à un autre poste. La SRC entre en ondes à 7 heures le matin à Iqaluit, soit à 6 heures du matin à Rankin Inlet. Elle diffuse jusqu'à 22 heures à Iqaluit et donc jusqu'à 21 heures à Rankin Inlet. La station locale de radio entre en ondes à 9 heures avec les prévisions météo et est en ondes jusqu'à 21 heures.

Entre ce poste locale et la SRC, nous avons les nouvelles locales d'autres collectivités mais les gens de chez nous écoutent souvent la radio locale. Nous ne savons pas ce qui se passe dans les autres collectivités parce qu'il arrive que nous ayons les nouvelles de la SRC toutes les demi-heures ou à peu près. Il arrive que la SRC alterne entre l'inuktitut et l'anglais. Après 18 heures, c'est sur la Radio 1 que nous entendons les nouvelles nationales. La SRC diffuse en anglais pendant toute la nuit.

Vous avez parlé d'une étude en cours de réalisation par le CRTC sur les prévisions au Nunavut. À Iqaluit, la diffusion débute à 7 heures, puis dans l'après-midi dans le nord du Québec et à Kuujuaq à 14 heures. Nous écoutons des émissions en Inuktitut à trois endroits. À Rankin Inlet, la SRC diffuse en Inuktitut de 16 heures à 18 heures, et ensuite les émissions sont en anglais.

Les gens sont préoccupés par la station de radio locale. J'ai passé beaucoup de temps à Ottawa et à 18 heures je peux suivre la période de questions à l'Assemblée législative du Nunavut, et je peux le faire aussi à Rankin Inlet. Le CRTC devrait étudier comment le système devrait être planifié en veillant à la répartition entre l'anglais et l'inuktitut au Nunavut. Le samedi après-midi, nous avons des émissions en français à Iqaluit.

Les contribuables ont des postes de radio locaux et il faudrait avoir une meilleure compréhension et une plus grande collaboration pour la diffusion des émissions en inuktitut et en anglais. Il devrait y avoir une coordination. C'est difficile pour vous parce que vous comprenez à la fois l'anglais et le français.

Mme Oda : Sénateur, je vous suis reconnaissante d'avoir soulevé cette question parce qu'il est certain que les services dans le Nord et dans les autres régions éloignées présentent toujours des défis, en particulier pour la diffusion dans les langues autochtones. Comme vous le savez, je suis également responsable des langues autochtones et je sais combien l'inuktitut est important dans les collectivités du Nord.

I do not have specific information on the details of service that is provided in Rankin Inlet and other Northern communities. I am not familiar with how much is network programming and how much is local programming and the language breakdown.

I will share with you the importance of the Northern services. As a public broadcaster, the CBC has to be aware of its responsibilities to all parts of the country. If I may, I would be pleased to obtain more information on the details and specifics of the service, senator.

I know the obligation within the entire broadcasting service is to try to provide as much service — we cannot guarantee full service in every language — as possible in recognizing the needs of the Aboriginal communities.

Senator Adams: Right now, we have CBC, local radio and services like that. There should be some people from Nunavut involved who are concerned about local issues. The radio is a kind of education system, too. Sometimes, we listen to other languages as well. I just want to make sure we are not left out.

Ms. Oda: I appreciate your comments. Thank you.

[Translation]

Senator Fox: Good evening, Madam Minister. I was not part of the committee when it tabled its report. I am reading the recommendations with great interest, as I am sure you did.

My first question deals with recommendation 15 about the CBC. Could you tell us your personal position on this recommendation, particularly the last sentence? I have the English text in front of me.

[English]

In particular, the CBC should leave coverage of professional sports and the Olympics to the private sector.

[Translation]

Is this a statement that you could subscribe to? I understand perfectly that it cannot be accepted or rejected without saying at the same time that, in order to maintain the integrity of CBC's financing and programming, it should, if it is going to get out of professional sport in particular, receive additional funds to compensate for the loss of the profits it makes on sport broadcasting.

Can you go into a little more detail than the very vague generalities set out in the two paragraphs on the subject? What is your position?

Je ne dispose pas de renseignements précis sur les détails des services assurés à Rankin Inlet et dans les autres collectivités du Nord. Je ne sais pas quelles sont les émissions qui proviennent du réseau et celles qui sont d'origine locale, ni quelle est la répartition des langues.

Je reconnais avec vous l'importance des services assurés dans le Nord. À titre de radiodiffuseur public, la SRC doit être parfaitement consciente de ses responsabilités dans toutes les régions du pays. Avec votre permission, je serai ravi d'obtenir de plus amples détails et les caractéristiques précises des services, monsieur le sénateur.

Je sais que l'ensemble du service de radiodiffusion est tenu d'essayer de fournir autant de services que possible, parce que nous ne pouvons pas garantir un service complet dans chaque langue, en reconnaissance des besoins des collectivités autochtones.

Le sénateur Adams : Actuellement, nous avons la SRC, une radio et des services locaux. C'est la situation. Il devrait y avoir des gens du Nunavut préoccupés par les questions locales qui soient impliqués dans cette organisation. La radio est également un genre de système d'éducation. Il arrive que nous écoutions aussi d'autres langues. Je tiens juste à m'assurer que nous ne sommes pas laissés de côté.

Mme Oda : Je comprends fort bien vos commentaires. Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Fox : Bonsoir, madame la ministre. Je ne faisais pas partie de ce comité lorsqu'il a présenté son rapport. Comme vous l'avez sans doute fait vous-même, j'ai lu ses recommandations avec beaucoup d'intérêt.

Ma première question touche la recommandation 15 concernant Radio-Canada. Pouvez-vous nous faire part de votre position personnelle au sujet de cette recommandation, particulièrement la dernière phrase de la recommandation? J'ai le texte anglais devant moi :

[Traduction]

La SRC devrait en particulier laisser la couverture du sport professionnel et des jeux olympiques au secteur privé.

[Français]

Est-ce une proposition à laquelle vous pourriez souscrire? Je comprends fort bien qu'on ne peut pas l'accepter ou la rejeter sans en même temps dire qu'afin de maintenir l'intégrité du financement de Radio-Canada et de sa programmation, si Radio-Canada devait se retirer du sport professionnel en particulier, elle devrait recevoir des revenus additionnels pour compenser la perte de profits qu'elle fait sur les émissions sportives.

Pouvez-vous élaborer un peu plus loin que les très vagues généralités énoncées dans les deux paragraphes de cette question? Quelle est votre position à ce sujet?

[English]

Ms. Oda: I would certainly be pleased to do that. In reviewing the CBC's certain positions and in their reports, their appearances before various committees and the commission, they have always indicated the requirement to depend on some of the professional sports for revenue-generating purposes.

I take your point. If you were just to look at your recommendation with certain assumptions in place, our assumption would be that it is important that the CBC articulate and demonstrate that they can provide the service that Canadians want, the programming and the content that Canadians want, and are willing to support by viewing it and listening to it. Once that is established, then the resource requirements of the public broadcaster are determined.

Senator Fox: The recommendations essentially are saying that the CBC should get out of professional sports. While I recognize it is easy to make the recommendation, there are consequences that flow from that. What would your position, as a minister, be on the CBC getting out of professional sports? If they did, there would obviously be some revenue implications that somehow would have to be made up.

Ms. Oda: One of the questions would be: What do we define as "professional sports"?

Senator Fox: What I saw last night on TV.

Ms. Oda: That is one aspect. As you know, in past history, the Canadian Football League could be defined as a professional sport, certainly. I would suggest that its appeal for the same purposes as a professional sport and the National Hockey League is very different. What we have to look at from a policy basis as a government is what is the public interest. What is in the public interest and then what is the responsibility of the public broadcasting service to provide the content or the coverage that Canadians want?

If you take it at its face value, yes, that recommendation would have an impact on the financial resources of the public broadcaster, but there has to be more discussion as to what is important. What sports are important to Canadians and what is the responsibility of the public broadcaster to provide and then to look at the resources that they require.

Certainly, when we think about professional sports, the sport last night is the one that comes to mind most often.

Senator Fox: Crosby against Ottawa.

Ms. Oda: There are various other events in sports, et cetera, that I think are in the public interest. I know the commission has asked the CBC its feelings as to its responsibility to extend coverage when it was covering the Olympics to the Paralympics and various things like that. Canadians are indicating increasingly

[Traduction]

Mme Oda : Je serais certainement ravie de le faire. En étudiant certaines positions de la SRC et le contenu de ses rapports, ses comparutions devant divers comités et le Conseil, j'ai observé que la Société a toujours indiqué qu'elle doit conserver l'accès à une partie des sports professionnels car cela lui permet de générer des recettes.

Je retiens votre argument. Si vous examiniez simplement votre recommandation en faisant certaines hypothèses, l'une d'elles serait qu'il est important que la SRC justifie et prouve qu'elle est en mesure de fournir les services que les Canadiens veulent, les émissions et les contenus qu'ils veulent et qu'ils sont prêts à appuyer en regardant et en écoutant les émissions. Une fois cela posé, vient alors le moment de définir les besoins en ressources du radiodiffuseur public.

Le sénateur Fox : Les recommandations disent pour l'essentiel que la SRC devrait abandonner les sports professionnels. Si je conviens que c'est une recommandation facile à faire, il y a des conséquences qui en découlent. Quelle serait votre attitude, comme ministre, face à un retrait de la SRC du sport professionnel? Si elle le faisait, cela aurait manifestement des répercussions sur les recettes et quelqu'un devrait combler le manque à gagner.

Mme Oda : Une des questions qui se poserait alors serait de savoir ce que nous entendons par « sport professionnel ».

Le sénateur Fox : Ce que j'ai regardé hier soir à la télévision.

Mme Oda : C'est un aspect. Comme vous le savez, par le passé, la Ligue canadienne de football pouvait être définie comme un organisme de sport professionnel. Je pourrais imaginer que les raisons qui en font un sport professionnel et celles qui font que c'est le cas de la Ligue nationale de hockey sont très différentes. La question que doit retenir notre attention, comme gouvernement et du point de vue de la politique, est de savoir où se trouve l'intérêt public. Qu'est-ce qui est dans l'intérêt du public et, ensuite, qu'est-ce qui relève de la responsabilité d'un service public de radiodiffusion pour fournir le contenu ou la couverture que veulent les Canadiens?

Dans une interprétation stricte, la recommandation aurait des répercussions sur les ressources financières du radiodiffuseur public, mais il faudrait davantage de discussions sur ce qui constitue quelque chose d'important. Quels sont les sports importants pour les Canadiens et en quoi le radiodiffuseur public est-il responsable de les leur proposer dans ses émissions. Ensuite, il faudrait examiner les ressources que cela nécessite.

Il est évident que lorsque nous pensons aux sports professionnels, ce sont les émissions de sport comme celles d'hier soir qui viennent à l'esprit le plus souvent.

Le sénateur Fox : Crosby contre Ottawa.

Mme Oda : Il y a divers autres types d'activités dans les sports, et cetera, qui sont à mon avis dans l'intérêt du public. Je sais que le Conseil a demandé à la SRC ce qu'elle pense de sa responsabilité en matière d'élargissement de la couverture des Jeux olympiques pour englober les Jeux paralympiques, et divers

that the Paralympics are important to Canadian audiences. I have confidence that whoever is providing the Paralympic coverage will do it with a robust amount of Canadian content and recognizing what Canadians are saying about all events within the Olympics and the Paralympics.

As you know, this government recognized what we call the heritage sports — hockey, lacrosse, and I think it is three-down football. I have a family member who is very accomplished in the field of lacrosse. There have been many attempts for a professional lacrosse league as well. It is not as supported certainly on a commercial basis, or even from a broadcast base, but these are things that we constantly should be asking to be deliberated and challenge the public broadcaster and also make sure that the public is able to give input and let the public broadcaster know what the demand is.

Senator Fox: Thank you for your answer. I should like to move on to another one that in the immediate future will be right on your desk, and it is recommendation 18, which says that the appointment of the president of the CBC be made by the government from a list of candidates prepared by the board of directors of the corporation. I am not saying I agree with this, but I should like to know your position. Do you agree with that recommendation?

Ms. Oda: As you know, this government has gone through a long process of ensuring that there is full accountability and transparency in all aspects of the government's work. Appointment was certainly a key part of this process. We have, within the legislation now, the proposal to set up an appointments commission, which we will be moving forward as we implement the different aspects of the Federal Accountability Act.

Senator Fox: As I read your answers, you say that the public appointments commission mandate would be to oversee and report on the selection process, and the selection process that is recommended by this committee is that it be made by the government from a list of candidates prepared by the board of directors.

Is it that something that you subscribe to and that it would go through that process or do you reject it? I do not mind if you reject it.

Ms. Oda: It is not necessarily that we reject it; totally outranked. We have different entities and agencies within the government. Some are asked for recommendations from the board. Some boards undertake a process and come forward with recommendations for consideration by the government. Certainly we have an opportunity here and we will undertake. We will be having conversations with various members, not only of the

sujets comme ceux-ci. Les Canadiens indiquent de plus en plus fréquemment que ces derniers jeux sont importants pour l'auditoire canadien. Je suis convaincue que, qui que ce soit qui assure la couverture des Jeux paralympiques, ce sera fait avec un contenu canadien important et en tenant compte de ce que les Canadiens disent au sujet de toutes les activités relevant des Jeux olympiques et paralympiques.

Comme vous le savez, ce gouvernement reconnaît ce que nous appelons les sports patrimoniaux, comme le hockey, la crosse et, je crois qu'il y en a trois, donc le football. Il y a un membre de ma famille qui joue très bien à la crosse. Il y a eu de nombreuses tentatives de mettre sur pied une ligue professionnelle de crosse également. Elle ne bénéficie certainement pas du même niveau d'appui commercial, ni même sur une base de télédiffusion, mais cela fait partie des choses dont nous devrions demander constamment qu'elle fasse l'objet de débats, pour lesquelles nous devrions demander au radiodiffuseur public ce qu'il en est et nous assurer que le public est en mesure de contribuer au débat. Il faudrait enfin dire aux radiodiffuseurs publics quelle est la nature précise de la demande.

Le sénateur Fox : Je vous remercie de votre réponse. J'aimerais passer à une autre qui va retenir votre attention dans un avenir proche. Il s'agit de la recommandation 18 qui propose que le gouvernement nomme le président de la SRC à partir d'une liste de candidats préparée par le conseil d'administration de la Société. Je ne dis pas que je suis d'accord avec cette recommandation, mais j'aimerais connaître votre position. Êtes-vous d'accord avec cette recommandation?

Mme Oda : Comme vous le savez, ce gouvernement a suivi un long processus pour s'assurer que tous les volets du travail du gouvernement traduisent la responsabilité et la transparence. Les nominations ont bien évidemment été un élément important de ce processus. Nous avons, pendant cette législature, l'intention de proposer la mise sur pied d'une commission des nominations. Ce projet ira de l'avant au fur et à mesure que nous mettrons en œuvre les divers volets de la Loi fédérale sur la responsabilité.

Le sénateur Fox : En relisant vos réponses, vous dites que le mandat d'une commission des nominations à des postes publics serait de surveiller le processus de sélection et de faire rapport sur celui-ci, et le processus de sélection qui est recommandé par ce comité, est que le gouvernement procède à la nomination à partir d'une liste de candidats préparée par le conseil d'administration.

Est-ce une proposition avec laquelle vous seriez d'accord ou la rejetez-vous? Ça ne me dérange pas si vous la rejetez.

Mme Oda : Cela ne veut pas dire nécessairement que nous la rejetons totalement. Nous avons diverses entités et organismes au sein du gouvernement. On demande à certaines que leurs conseils d'administration formulent des recommandations. Certains conseils mettent sur pied un processus et produisent des recommandations soumises au gouvernement. Il y a manifestement là une possibilité et nous allons l'étudier. Nous

board but also other groups that should be consulted when an important appointment such as this has to be made.

Senator Fox: I say candidly that I prefer that approach to saying that you would be bound by recommendations coming from the board of directors. Obviously, that is one source, but there are other sources that should be considered. To my mind, it is up to the government and not to the board of directors to choose the president of the CBC.

I should like to go on to the question of cross-media ownership for a moment and then perhaps foreign ownership, and I will stop there. The committee noted that most nations prohibit cross-media ownership.

In our own lifetimes, we have seen a number of situations occur. There was no ban on cross-media ownership up to the early 1980s, and then when Mr. Fleming was secretary of state there was the introduction of the ban on cross-media ownership. He was acting on a recommendation of the Davey commission, if I recall. After the election, Mr. Mulroney's government decided to withdraw an order in council to the CRTC at that time. We have come back to a situation where there is no overall prohibition on cross-media ownership.

Yet we see, as the committee noted, that many nations, if not most, prohibit cross-media ownership. Why would we not have the same kind of prohibition and is there any indication from the practices of other countries that the prohibition has harmed their existing media in any way? It is a general question of cross-media ownership. We did not have it, we had it, we did not have it. Many other countries have it. Good or bad; what is the government's position on it?

Ms. Oda: We would look at the situation, noting how it has evolved. We have a large land mass and a relatively small population compared to the United States and Great Britain.

We have to try to maximize and take advantage of every opportunity to make sure that we have strong entities that can continue providing the services that we have.

Our government position is how to provide the best public service in and of itself. I think tradition, where we are today, is that cross-media ownership is allowed as long as we ensure that within the broadcasting system the objectives of the Broadcasting Act, as set out in section 3, can be achieved. Cross-media ownership, in relationship to news and information, is to achieve the diversity of voices that we would like to have available.

allons avoir des conversations avec divers membres, non seulement du Conseil mais également d'autres groupes qui seraient consultés quand une nomination importante comme celle-ci doit être faite.

Le sénateur Fox : Je dis candidement que je préfère cette approche à celle voulant que vous soyez liés par les recommandations venant du conseil d'administration. Il est bien évident que c'est là une source d'information, mais il y en a d'autres dont il faudrait tenir compte. Dans mon esprit, il incombe au gouvernement et non pas au conseil d'administration de choisir le président de la SRC.

J'aimerais maintenant passer à la question de la propriété de plusieurs médias pendant un moment, puis peut-être ensuite à celle de la propriété étrangère, et je m'arrêterai là. Le comité a observé que la plupart des pays interdisent la propriété de plusieurs médias.

Pendant notre existence, nous avons vu un certain nombre de cas se présenter. Il n'y avait pas d'interdiction sur la propriété de plusieurs médias jusqu'au début des années 1980. Puis, quand M. Fleming a été nommé secrétaire d'État, cette interdiction est apparue. Il agissait sur recommandation de la Commission Davey, si je me souviens bien. Après l'élection, le gouvernement de M. Mulroney a décidé de retirer un décret qui s'appliquait au CRTC à cette époque. Nous étions alors revenus à une situation dans laquelle il n'y a pas d'interdiction généralisée d'être propriétaire de plusieurs médias.

Nous avons cependant observé, comme le comité l'a précisé, que de nombreux pays, sinon la plupart, interdisent la propriété de plusieurs médias. Pourquoi ne devrions-nous pas avoir le même type d'interdiction et les pratiques en vigueur dans les autres pays portent-elles à croire que l'interdiction a nui à leurs médias d'une façon quelconque? C'est une question de nature générale sur la propriété de plusieurs médias. Rien n'interdisait cette propriété, plus elle a été interdite, puis l'interdiction a été supprimée. Elle est présente dans de nombreux autres pays. Que ce soit une bonne chose ou une mauvaise chose, quelle est la position du gouvernement dans ce domaine?

Mme Oda : Il nous faudrait examiner la situation, en observant comment elle a évolué. Nous avons un très grand territoire et une population relativement faible par rapport aux États-Unis et à la Grande-Bretagne.

Nous devons nous efforcer de maximiser toute possibilité et d'en tirer parti pour nous assurer que nous avons des entités puissantes qui peuvent continuer à assurer les services que nous avons.

Ce que notre gouvernement cherche est la meilleure solution pour fournir le meilleur service public pris isolément. Je crois que notre tradition, notre situation d'aujourd'hui, est que la propriété de plusieurs médias est autorisée pourvu que nous puissions nous assurer qu'il est possible d'atteindre les objectifs du système de radiodiffusion défini dans la Loi sur la radiodiffusion, à l'article 3. La propriété de plusieurs médias, en ce qui concerne les nouvelles et l'information, vise à atteindre la diversité des opinions dont nous aimerions disposer.

The tradition, as you have noted in your report, is that conditions of licence are applied. The conditions of licence can only be applied to the broadcasting side through the Broadcasting Act, but very clearly some major elements are put on licensees, as conditions of licence. In the case of Quebecor, an independent committee monitors this and responds to any concerns that might arise out of it. I would also suggest that the commission is going to be obligated to review this as they look at the journalistic independence process they have just decided on.

Senator Fox: I should like to go to foreign ownership and I am wondering if you would like to make the front page of *The Globe and Mail* and *Le Devoir* and *La Presse* tomorrow morning. The question of foreign ownership is being debated again, and it is focused mostly on the telecom sector. Does the government have a strong position on foreign ownership in the broadcasting area?

Ms. Oda: The government at this particular time is not contemplating foreign ownership in the broadcasting sector. We have been working closely with the Minister of Industry and are reviewing the telecom panel's recommendations. It certainly makes reference to foreign ownership, but those recommendations also indicated that it should be a separate consideration as far as broadcasting because of the implications.

The government wants to ensure that we have a strong Canadian system for the ultimate objective of ensuring that we have a robust amount of Canadian content in all categories of programming available to Canadians.

Senator Fox: When you are saying the "broadcasting system," are you including cable casting as part of the broadcasting system, or do you make a distinction between broadcasters and cable casters?

Ms. Oda: Content is content. I refer to it as a cable specialty channel or one of those digital channels that are narrowly focused as "cable service."

Cable service traditionally is a broadcast distribution undertaking, like satellite distribution over the air transmission. I understand we can now start getting it on our mobile phones.

We want to ensure that we will have Canadian content in the categories of programs that are important. Certainly news and information is one of the key ones; we must ensure access and availability of Canadian news and information.

Senator Munson: You mentioned the Paralympics, so I will make a pitch here from any broadcaster in dealing with Special Olympics, intellectually disabled men and women from age 15 to 65. In Shanghai, this coming October, there will be

La tradition, comme vous l'avez signalé dans votre rapport, est d'appliquer les conditions des licences. Ces conditions ne peuvent s'appliquer qu'au volet radiodiffusion grâce à la Loi sur la radiodiffusion, mais il y a manifestement certains éléments importants qui sont des conditions d'obtention de ces licences. Dans le cas de Quebecor, un comité indépendant exerce une surveillance et répond à toute préoccupation qui pourrait apparaître. Il me semble également que le Conseil va devoir se pencher à nouveau sur cette question en étudiant le processus de l'indépendance des journalistes qu'il a décidé de lancer.

Le sénateur Fox : J'aimerais maintenant passer à la question de la propriété étrangère et je me demande si vous aimeriez faire la une du *Globe and Mail*, du *Devoir* et de *La Presse* demain matin. La question de la propriété étrangère fait encore l'objet d'un débat, et elle porte essentiellement sur le secteur des télécommunications. Le gouvernement a-t-il une position tranchée sur la propriété étrangère dans le secteur de la radiodiffusion?

Mme Oda : Le gouvernement, à ce moment précis, n'envisage pas la propriété étrangère dans le secteur de la radiodiffusion. Nous avons collaboré étroitement avec le ministre de l'Industrie et nous examinons les recommandations du Groupe de travail sur les télécommunications. Il fait sans aucun doute référence à la propriété étrangère, mais ses recommandations précisent également que cette question devrait être étudiée de façon distincte en ce qui concerne la radiodiffusion, à cause de ses répercussions.

Le gouvernement veut s'assurer que nous avons un système canadien solide pour atteindre l'objectif ultime, qui consiste à veiller à ce que nous ayons un montant important de contenu canadien dans toutes les catégories d'émissions accessibles aux Canadiens.

Le sénateur Fox : Quand vous parlez de « système de radiodiffusion », englobiez-vous la câblodistribution ou faites-vous une distinction entre les radiodiffuseurs et les câblodistributeurs?

Mme Oda : Le contenu est le contenu. Je l'appellerais un canal spécialisé sur le câble ou l'un de ces canaux numériques à clientèle très ciblée que l'on appelle « service de câblodistribution ».

De façon traditionnelle, le service de câblodistribution est une entreprise de distribution de signaux radiodiffusés, comme la distribution par satellite avec la transmission aérienne. À ce qu'on me dit, on peut maintenant commencer à recevoir ces émissions sur nos téléphones cellulaires.

Nous voulons nous assurer que nous aurons un contenu canadien dans toutes les catégories d'émissions qui sont importantes. Il est manifeste que les nouvelles et les informations comptent parmi les émissions importantes; nous devons veiller à l'accès aux nouvelles et aux informations canadiennes et à leur disponibilité.

Le sénateur Munson : Vous avez parlé des Jeux paralympiques. Je vais donc répéter l'argument d'un radiodiffuseur au sujet des Jeux olympiques spéciaux à propos des hommes et des femmes handicapés intellectuels âgés de 15 à 65 ans. Le mois d'octobre

10,000 athletes from 110 countries. We have a strong focus from the broadcasters covering Paralympics. From my perspective, Special Olympics are being ignored. TSN does one hour of one event every two or three years, and I think it is incumbent upon broadcasters, private or public, to take up another level of programming and pay a lot more attention. It is a very important for Paralympians, but it is equally important for Special Olympians. I feel that on one side of the ledger they are being shunned to the side. This comes from an American to a Canadian perspective of dealing with these kinds of issues and I would encourage the government and broadcasters to stand up and recognize the Special Olympians.

Do you think that private broadcasters in this country are doing enough to promote Canadian content?

Ms. Oda: To be very frank, I think there is never enough. We can always do more because we have very talented people. We have content that certainly should be viewed and heard by Canadians and internationally as well.

We can take an example and I think every private broadcaster does it in a different way. I saw, because I was there at the time, the advantage of cross-media ownership when I was with CTV and how they were able to cross promote within their newspapers and broadcast outlets. I could see where, if you have a conventional television station, you can cross promote if you have a cable specialty channel and thereby direct audiences to different programs across that. There are benefits to cross-media ownership.

I think we can always do more promotion. We have to recognize the realities of a private broadcaster vis-à-vis what drives their businesses, but certainly, I would like to see more Canadian programming in every category of programming, done by as many people and in as many ways as possible.

Senator Munson: From the perspective of many, what drives their business is American programming. For example, if we look at CTV, they have a morning show, some newscast, Newsnet and W-5. Beyond that, what is it? It seems to me, in the situation they are in, they should do a lot more.

Ms. Oda: I do not want to comment on any one individual company's practices. However, if you go back to the origins of Canadian broadcasting, we have done a fine, commendable and outstanding job of having as strong and diverse Canadian broadcasting system as we have, considering our geographic location. We are the only country that faces the proliferation and the cross-border availability of the worldwide dominant American services. Despite that, I remember Izzy Asper having to truck an antenna across the border to set up a Canadian station. That is our reality.

prochain, il y aura à Shanghai 10 000 athlètes de 110 pays. Il y a un intérêt marqué des radiodiffuseurs couvrant les Jeux paralympiques. De mon point de vue, les Jeux olympiques spéciaux sont ignorés. TSN présente une heure d'un événement tous les deux ou trois ans, et il me semble qu'il incombe aux radiodiffuseurs, privés ou publics, de leur accorder une plus grande importance dans leurs émissions. C'est très important pour les participants aux Jeux paralympiques mais tout aussi important pour ceux participant aux Jeux olympiques spéciaux. Il me semble qu'il y en a qui sont laissés de côté. Cela est imputable à un point de vue américain, par opposition à un point de vue canadien, sur la façon de traiter de ces questions et j'inciterai le gouvernement et les radiodiffuseurs à se tenir debout et à reconnaître les Jeux olympiques spéciaux.

Pensez-vous que les radiodiffuseurs privés de ce pays en font assez pour promouvoir le contenu canadien?

Mme Oda : Pour être tout à fait franche, je crois qu'on ne peut jamais en faire assez. Nous pouvons toujours en faire plus parce que nous avons des gens très talentueux. Nous avons des contenus qui peuvent certainement être vus et entendus par les Canadiens, et par des auditoires étrangers également.

Nous pouvons prendre un exemple, et je crois que chaque radiodiffuseur privé le fait de façon différente. J'ai vu, parce que j'étais là à l'époque, l'intérêt de la propriété de plusieurs médias quand je travaillais à CTV en observant comment ils étaient en mesure de faire la promotion de plusieurs façons avec leurs journaux et avec leurs organes de radiodiffusion. Je pouvais voir comment, avec un poste de télévision classique, vous pouviez faire de la promotion sur plusieurs supports si vous avez une chaîne de télévision spécialisée sur le câble et donc, grâce à ça, des auditoires directs. Il y a des avantages à la propriété de plusieurs médias.

Je crois que nous pouvons toujours faire plus de promotion. Nous pouvons reconnaître la situation réelle à laquelle est confronté un radiodiffuseur privé et comprendre ce qui motive ses activités, mais nous aimerions très certainement voir davantage d'émissions canadiennes dans toutes les catégories d'émissions, faites par autant de gens que possible et de diverses façons.

Le sénateur Munson : De l'avis de nombre de gens, ce sont les émissions américaines qui les motivent. C'est ainsi que si vous regardez CTV, il y a une émission du matin, un peu de nouvelles, Newsnet et W-5. À part cela, qu'y a-t-il? Il me semble que dans leur situation, ils pourraient faire beaucoup plus.

Mme Oda : Je ne veux pas faire de commentaires sur les usages de n'importe quelle entreprise en particulier. Toutefois, si nous retournons aux origines de la radiodiffusion canadienne, nous avons fait un excellent travail, tout à fait louable et excellent en nous dotant d'un système canadien de radiodiffusion solide et diversifié, surtout quand nous tenons compte de nos réalités géographiques. Nous sommes le seul pays confronté à la prolifération et à la disponibilité transfrontalière des services américains qui dominent le monde entier. Malgré cela, je me souviens d'Izzy Asper qui a dû transporter une antenne par camion au-delà de la frontière pour installer une station de radiodiffusion canadienne. C'est notre réalité.

Many people do not like simultaneous substitution, but if you look at the alternative of not having taken advantage of simultaneous substitution, the benefits have come back to the Canadian system through Canadian programming and Canadian news, as you know, Senator Munson.

If you look at the programming costs of any entity, public or private, a very robust and strong news resource, personnel, staffing and feed are some of the most expensive elements of per-hour cost for news. We have taken advantage of a very difficult situation to be able to support that.

Senator Munson: I agree, but as Senator Dawson has said, we have a lot to learn from Quebec. How is it that, in the private and public sectors in Quebec, 80 per cent of its programming is produced in Quebec and Quebecers watch it?

I know there is diversity in that we have the CBC giving us Canadian content and so on, but it seems to me that the private broadcaster on the English side is not paying enough attention to its responsibility for Canadian programming, which the CBC does.

Ms. Oda: First, we recognize that we as a government in our policies and programs have to pay specific attention to the different realities within the francophone and anglophone markets.

In the broadcasting situation, language is a very strong determining factor. We certainly promote francophone services in Quebec. We want to ensure that the content is there available in French, not only within Quebec but for francophone communities outside of Quebec.

There are very different circumstances. If you look at the promotional clout of English-language services available to Canadian entities — as I said to someone, if every time an English author's book is promoted on Oprah, what kind of resources would we have to put towards promoting one Canadian writer's novel to get that same kind of promotion? That is the reality within the anglophone market.

They face a very different situation within the francophone market. Their challenge is that they have a smaller market against which to put the costs of their programming. They have a smaller international market in which to sell their productions as well. I am told that by the French-language producers all the time.

Their reality is very different, as is their business model and their potential international sales market. Therefore, we have to look at them separately and ensure that government support and policies recognize those differences and will be there to support where the real needs are for each of those realities.

Il y a beaucoup de gens qui n'aiment pas la substitution de signaux identiques, mais si vous examinez ce qui se passerait en ne tirant pas parti de cette possibilité, vous constatez que le système canadien en a profité grâce aux émissions et aux nouvelles canadiennes, comme vous le savez, sénateur Munson.

Si vous examinez les coûts de programmation de tout organisme, public ou privé, les coûts des ressources d'information très solides et importantes, du personnel, de la dotation et du signal sont parmi les éléments les plus coûteux du coût horaire des nouvelles. Nous avons tiré parti d'une situation très difficile pour être en mesure d'assumer ces coûts.

Le sénateur Munson : Je suis d'accord, mais comme l'a dit le sénateur Dawson, nous avons beaucoup à apprendre du Québec. Comment se fait-il que, dans les secteurs public et privé du Québec, 80 p. 100 des émissions soient produites au Québec et que les Québécois les regardent?

Je sais bien qu'il y a une question de diversité avec la SRC qui nous donne un contenu canadien, et cetera, mais il me semble que le radiodiffuseur privé, du côté anglais, n'accorde pas assez d'attention à sa responsabilité en matière d'émissions canadiennes, ce que fait la SRC.

Mme Oda : Tout d'abord, nous reconnaissons que nous, comme gouvernement, devons accorder une attention toute particulière dans nos politiques et nos programmes aux réalités différentes sur les marchés francophones et anglophones.

Dans le cas de la radiodiffusion, la langue est un facteur déterminant très important. Nous faisons certainement la promotion des services francophones au Québec. Nous voulons nous assurer que le contenu y est disponible en français, non seulement au Québec mais pour les collectivités francophones à l'extérieur du Québec.

Ce sont là des conditions très différentes. Si vous examinez le volet professionnel des services de langue anglaise disponibles aux organismes canadiens — comme je l'ai dit à quelqu'un, si chaque fois que le livre d'un auteur anglais fait l'objet d'une promotion à l'émission d'Oprah, quel type de ressources devrions-nous engager pour promouvoir le roman d'un auteur canadien afin d'obtenir le même type de promotion? C'est la réalité sur le marché anglophone.

Ce marché anglophone se trouve dans une situation très différente de celle du marché francophone. La difficulté sur le marché francophone est que ce marché est plus petit et qu'il est donc plus difficile de recouvrer les coûts des émissions. Les marchés étrangers sur lesquels ils peuvent vendre leurs productions sont également plus petits. C'est ce que me disent toujours les producteurs de langue française.

Leur réalité est très différente, tout comme leur modèle opérationnel et leur marché éventuel pour les ventes à l'étranger. Nous devons donc étudier ces deux volets linguistiques de façon distincte et nous assurer que l'aide et les politiques gouvernementales tiennent compte de ces différences et permettront d'apporter l'aide réellement nécessaire à chacun de ces groupes.

Senator Munson: I have a couple of questions relating back to the CBC. Does the government believe that the CBC should have stable long-term financing?

Ms. Oda: I think I have responded to that.

Senator Munson: I am asking specifically.

Ms. Oda: I said, and I will be clear again, we think the mandate of the CBC should be to provide the public service that will be meaningful and relevant to Canadians. Once that service is being provided, we have to ensure that the mandate does have the stable and long-term funding that it will require.

Senator Munson: Thank you. In terms of mergers, as a minister — you talked earlier about the Competition Bureau and you are not responsible for that.

We have recommendations, we have worked on this for a couple of years and we think they are important. We then see the mergers with CHUM, as well as proposed mergers, and then we look at the Vancouver and New Brunswick environments. I know you have said that the public has a right to play its role, but I do not think the public understands how to play its role when it comes to these mergers.

Is there a point where getting bigger is just too much at a rate where you have cross-media ownership, for example in Vancouver and where every newspaper and the prominent television stations in the province of New Brunswick are owned by one person?

Do you worry from time to time that, when it comes to diversity of voices, when it comes to journalists and individual reporters wanting to work in a competitive environment, they will no longer be able to do that? If they do work, the chill factor comes into play, where journalists have to behave because when they look to the left and right they are working for the same owner?

Ms. Oda: There is a process present there. The commission must always ensure at the end of the day when it is considering transactions that they will result in a larger entity with more responsibility or more outlets. At the end of the day, the responsibility as outlined in the act is that the public interest must be served.

The public interest is not only in service. It is in support as well, to ensure that there is different decision making and no cross-representation on editorial boards when there is cross-media ownership and that there is a separation.

I remember this because I was part of a proceeding. One of the first cross-media ownerships in existence was the Rogers/Macleam-Hunter deal. We had discussions. You have to look at the public interest. It says that you cannot have a radio station or a newsroom subscribing to the same news service. It does not serve the public interest or the entity. What is key is the decision-

Le sénateur Munson : J'ai quelques questions à vous poser à nouveau au sujet de la SRC. Le gouvernement est-il d'avis que la SRC devrait bénéficier d'un financement stable à long terme?

Mme Oda : Je crois avoir répondu à cette question.

Le sénateur Munson : Je vous demande une réponse précise.

Mme Oda : J'ai dit, et je serai à nouveau précise, que nous pensons que la SRC devrait avoir comme mandat de fournir un service public intéressant et pertinent pour les Canadiens. Quand elle assurera ce service, nous devons nous assurer qu'elle dispose du financement nécessaire à long terme pour continuer à mettre en œuvre ce mandat.

Le sénateur Munson : Je vous remercie. Au sujet des fusions, comme ministre vous avez parlé précédemment du Bureau de la concurrence et vous n'en êtes pas responsable.

Nous avons préparé des recommandations. Nous y avons travaillé pendant quelques années et nous croyons qu'elles sont importantes. Nous observons ensuite les fusions avec CHUM, ainsi que des fusions proposées, et nous examinons ensuite les environnements que l'on trouve à Vancouver et au Nouveau-Brunswick. Je sais que vous avez dit que le public a le droit de jouer son rôle, mais je ne pense pas que le public comprenne comment intervenir quand il s'agit de ces fusions.

Y a-t-il un point à partir duquel grossir ne présente plus d'avantage et se traduit par la propriété de plusieurs médias. On pense ici à la situation de Vancouver et à celle observée dans la province du Nouveau-Brunswick, où tous les journaux et les grandes stations de télévision du Nouveau-Brunswick appartiennent à une seule personne.

Ne craignez-vous pas, à l'occasion, quand il s'agit de la diversité des opinions, que les journalistes ne soient plus en mesure de travailler dans un milieu concurrentiel? S'ils ont du travail, ils s'autocensurent alors en s'obligeant à se comporter de telle ou de telle façon parce que, qu'ils regardent à droite ou à gauche, ils auront toujours le même employeur.

Mme Oda : Un processus est en place dans ce domaine. Le Conseil doit toujours s'assurer, au bout du compte, quand il analyse les transactions, qu'elles donneront naissance à un organisme plus important, ayant plus de responsabilités ou plus d'organes de presse. Au bout du compte, la responsabilité qui prime, définie dans la loi, est de servir au mieux l'intérêt public.

L'intérêt public ne réside pas uniquement dans les services. Il est également présent dans le secteur du soutien, pour s'assurer que des décisions différentes sont prises par les conseils éditoriaux, sans représentation croisée, quand un propriétaire possède plusieurs médias et que la distinction est bien marquée.

Je m'en souviens parce que j'ai été impliquée dans une procédure. L'un des premiers cas de propriété de plusieurs médias a été celui faisant suite à l'entente Rogers/Macleam-Hunter. Nous avons eu des discussions. Nous avons étudié l'intérêt public. Il a été alors décidé qu'un poste de radio ou une salle de nouvelles ne peuvent pas s'abonner au même service de

making in how that content is being provided through the service, whether it is the radio station, the newspaper or the television service.

Therefore, I am comfortable that, clearly, the Broadcasting Act obligates the commission in reviewing these transactions to ensure at the end of the day the net result is in the public interest.

Senator Munson: It took two and a half years for this report to be put together. The written response to our recommendations seems to reflect that the status quo was okay. With respect to any of our recommendations – as senators, we feel we play a vital role in trying to influence government – are you prepared to implement any of our recommendations?

Ms. Oda: Thank you for the question because it gives me the opportunity to provide some clarification.

In doing an analysis of your recommendations, I can say that there are only three recommendations that, at this time, will not be acted upon. Those are recommendations 24, 32 and 39.

Out of the recommendations in your report, as I pointed out, many of them fall outside of the direct purview of the Department of Canadian Heritage. Some are being worked on by other departments. As I say, we are involved certainly in recognizing how they affect our responsibilities.

The government is acting on 30 of the 40 recommendations. It has already acted on two of the recommendations. We have given a directive to Canada Post regarding the Publications Assistance Program and we have enacted the whistle-blower legislation. The 28 other actions are currently under way, either directly as the committee suggested or in an alternative fashion. We believe seven recommendations require no action at this time because the conditions are already in place for the reviews that you have asked for.

Senator Munson: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Madam Minister, for your presence here. We hope to see you again. Thank you very much.

Ms. Oda: Thank you very much.

The committed adjourned.

nouvelles. Cela ne servirait pas l'intérêt public ni l'entité. L'élément essentiel est la prise de décisions sur la façon dont le contenu est fourni par ce service, qu'il s'agisse d'un poste de radio, d'un journal ou d'un poste de télévision.

Je suis donc absolument sûre que la Loi sur la radiodiffusion oblige le Conseil à étudier ces transactions pour s'assurer que, au bout du compte, le résultat net obtenu est dans l'intérêt du public.

Le sénateur Munson : Il a fallu deux ans et demi pour produire ce rapport. Il semble se dégager de la réponse écrite à nos recommandations que le statu quo est une bonne solution. En ce qui concerne n'importe laquelle de nos recommandations, comme sénateur, nous avons le sentiment d'avoir joué un rôle important en essayant d'exercer une influence sur le gouvernement. Êtes-vous prête à mettre en œuvre n'importe laquelle de nos recommandations?

Mme Oda : Je vous remercie de cette question parce qu'elle me fournit l'occasion de vous donner certaines précisions.

Après avoir analysé vos recommandations, je peux vous dire qu'il n'y en a que trois, pour l'instant, pour lesquelles nous n'allons prendre aucune mesure. Ce sont les recommandations 24, 32 et 39.

Sur l'ensemble des recommandations figurant dans votre rapport, comme je l'ai rappelé, nombre d'entre elles ne relèvent pas directement de la responsabilité de Patrimoine canadien. Certaines sont étudiées par d'autres ministères. Comme je l'ai déjà indiqué, nous sommes bien évidemment impliqués dans les études pour déterminer dans quelle mesure elles ont des répercussions sur nos responsabilités.

Le gouvernement prend des mesures dans le prolongement de 30 des 40 recommandations. Il a déjà agi pour deux d'entre elles. Nous avons transmis à Postes Canada une directive concernant le Programme d'aide aux publications et nous avons adopté la législation sur les divulgateurs d'actes fautifs. Les 28 autres mesures sont en cours de préparation, soit directement dans la forme proposée par le comité ou d'une autre façon. Nous estimons que sept recommandations ne nécessitent aucune mesure pour l'instant parce que les conditions sont déjà en place pour les examens que vous avez demandés.

Le sénateur Munson : Je vous remercie beaucoup.

La présidente : Merci, madame la ministre, d'avoir été présente parmi nous. Nous espérons vous revoir bientôt. Encore merci.

Mme Oda : Merci beaucoup.

La séance est levée.

**THE SENATE OF
CANADA**

**LE SÉNAT DU
CANADA**

**THE CHALLENGES AHEAD FOR
THE CANADIAN TELEVISION FUND**

Standing Senate Committee
on
Transport and Communications

Chair
The Honourable Lise Bacon

Deputy Chair
The Honourable David Tkachuk

May 2007

Ce document est disponible en français.

* * *

This report and the Committee's proceedings are available online at
www.senate-senat.ca/transcom.asp.

Hard copies of these documents are also available by contacting
the Senate Committees Directorate at (613) 990-0088
or at *transcom@sen.parl.gc.ca*.

MEMBERSHIP

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Willie Adams

*Marjory Lebreton, P.C. (or Gerald
Comeau)

Pat Carney, P.C.

Terry M. Mercer

Dennis Dawson

Pana Merchant

John Trevor Eyton

Jim Munson

*Céline Hervieux-Payette, P.C. (or Claudette
Tardif)

Gerard A. Phalen

Janis G. Johnson

Rod A.A. Zimmer

* *Ex Officio Members*

In addition, the Honourable Senators Andrée Champagne, P.C., Francis Fox, P.C., Yoine Goldstein, Leonard J. Gustafson, and Michael A. Meighen have participated in this study.

Research Staff:

Terrence Thomas, Library of Parliament

Adam Thompson

Clerk of the Committee

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, February 8, 2007:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Bacon, seconded by the Honourable Senator Milne:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund, and

That the Committee submit its final report no later than June 30, 2007.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle
Clerk of the Senate

TABLE OF CONTENTS

	Page
INTRODUCTION	1
BACKGROUND ON THE CANADIAN TELEVISION FUND	2
THE “FINANCIAL CRISIS” OF THE CTF	4
CONCERNS OF SHAW AND VIDÉOTRON	5
A. CTF Board Issues.....	6
B. The Audience for CTF-financed Programs.....	7
1. The Size and Nature of the Canadian Television Market	8
2. The French Television Market in Canada.....	9
C. The Place of CBC/Radio-Canada	10
D. New Media.....	11
CONCLUSIONS.....	13
RECOMMENDATIONS	14

THE CHALLENGES AHEAD FOR THE CANADIAN TELEVISION FUND

INTRODUCTION

In the last five years, stakeholders have voiced concerns about the governance and operations of the Canadian Television Fund (CTF). According to some private contributors, the Board of the CTF did not much serious consideration to these concerns.

On 20 December 2006, Jim Shaw, the CEO of Shaw Communications, wrote to the Chair of the Canadian Television Fund (CTF) and announced that it would be withholding Shaw's contributions to the CTF. On 23 January 2007, Pierre Karl Péladeau, the President and CEO of Quebecor Inc., wrote to the CTF that Vidéotron, a wholly owned subsidiary of Quebecor Media Inc., was suspending its monthly contributions.

Shaw and Vidéotron cited problems with the CTF. In broad terms, Shaw was most concerned with the lack of accountability by the CTF, while Vidéotron was most concerned with the possible inability of the CTF to recognize or cope with the demands of new media. Both objected strongly to the 37% of CTF spending specifically earmarked for the CBC/Radio-Canada.

The Canadian Television Fund (CTF) provides payments to independent producers and is, after tax credits, the most important support measure for Canadian television production. The CTF estimated the monthly contributions by Shaw and Vidéotron at about \$6 million, with their annual contributions amounting to about 30% of the CTF's budget. Because of the timing of the withdrawals of contributions to the CTF and the timetable for the financing of television production, the actions by Shaw and Vidéotron threatened to destabilize the industry.

Before examining the concerns associated with the recent actions, it is useful to provide some background on the CTF.

BACKGROUND ON THE CANADIAN TELEVISION FUND

In 1983, the federal government released the statement "Towards a New National Broadcasting Policy." The policy was aimed at making the Canadian broadcasting system more competitive in the face of new technologies, and included the establishment of the Broadcast Program Development Fund.

In 1994, the Cable Production Fund was established as a private, non-profit corporation, supported entirely by contributions from Broadcast Distribution Undertakings (BDUs). The contributions went to the television fund in return for regulatory concessions worth hundreds of millions of dollars.⁽¹⁾⁽²⁾ In 1996, the Minister of Canadian Heritage added approximately \$100 million per year in additional funding and established a private/public partnership of the television fund and Telefilm Canada. At this time, oversight of the fund passed from the CRTC to the Department of Canadian Heritage. Since 1996, the fund has operated under a series of Contribution Agreements with the government, represented by the Department of Canadian Heritage.

The Contribution Agreement provides the overriding policy directions that govern CTF operations:

- support the creation of high quality, distinctively Canadian television programming in drama, documentary, children's and youth, variety and performing arts programming;
- allocate one-third of its resources to French language programming and two-thirds to English language programming;
- support the production of Aboriginal language programming;
- support the production of programming produced by francophone producers based outside Quebec;

(1) CRTC, Public Notice 1993-74, 3 June 1993.

(2) In 1986, the CRTC approved a cable rate increase to finance capital expenditure (CAPEX) by the cable companies. In 1991, the Commission decided to phase out the CAPEX rate increase over a five-year period. Cable rates would fall and subscribers see lower monthly rates. Subsequently, as part of a Structural Review by the CRTC in 1993, the cable companies suggested (and the CRTC agreed) that the CAPEX increase would not be reversed. Half of the revenues from the non-reversed CAPEX increase would be contributed to the newly established cable production fund, which began in 1994, and the cable companies were permitted to retain the remainder of these revenues.

- allocate 37% of its annual resources to programs licensed by the CBC/SRC;
- spend a minimum percentage of its revenues on the development of television programming;
- ensure that the programming it supports is produced in regions across the country in an equitable manner;
- support language versioning; and
- develop a mechanism that enhances access to the CTF by programs supported by educational broadcasters.

There are two main criticisms of the Agreement. The first is that there are too many policy directions, so the policy pursued by the CTF can be confusing and ambiguous. The second is that the Agreement is between the CTF and the Department of Canadian Heritage, and does not involve the private-sector contributors to the fund who provide in total more than half of the CTF's funds.

In 2005, the Auditor General examined government support to cultural industries. The Report described the governance of the Canadian Television Fund as “complex” and the administration of its programs as “cumbersome.” Officials from the CTF appeared before this committee and argued that the governance of the fund was in the process of change when examined, so her findings were based on a snapshot now out of date. The CTF Board is still large, with 20 directors.

In its appearance before this committee, executives of the Canadian Television Fund described its work:

The Canadian Television Fund is the largest funder of television production in Canada after the tax credits. In 2005-2006, the CTF invested more than \$249 million in Canadian production, creating 2,276 hours of quality new programming. In the past 10 years, the CTF has supported over 4,000 projects, contributed \$2.2 billion in funding to the production of Canadian television, which has triggered \$7.4 billion in production budgets.

The actions by Shaw and Vidéotron highlighted two concerns. The first was what some termed the “financial crisis” of the CTF. The second was the need to ensure the efficient functioning of the CTF.

THE “FINANCIAL CRISIS” OF THE CTF

The CTF disburses about \$250 million, so the projected loss of 30% of its budget would have a large impact on the production of Canadian television shows. Some questioned the legality of the withdrawals. Section 29 of CRTC regulations (Broadcasting Distribution Regulations) requires cable companies to pay 5% of their gross revenues (less any contributions to community television of up to 2% of gross revenues). Section 44 of the regulations requires satellite distribution undertakings (DTHs) to make a contribution to qualifying production funds, in each broadcast year, of no less than 5% of their gross revenues derived from broadcasting activities during that same year. Eighty percent of these contributions must go to the CTF.

Distributors, by the conditions of licence, must comply with the regulations. But the regulations call for payments over the broadcasting fiscal year ending 31 August. It is CRTC Circular No. 426 that calls for monthly payments, and it is the monthly payments that have been stopped by the two distributors. The circular is not legally binding, so in fact the two distributors (and any others) could withhold their CTF contributions until the end of August before violating their conditions of licence.

During its appearance before this committee, Shaw’s representatives stressed the legality of its actions, in withholding *monthly* CTF contributions. It was, however, flouting the spirit of the law. Lawyers and judges must follow the letter, not the spirit, of the law; but business executives have developed customary practices to make their work more efficient. It would certainly not improve business efficiency if customary or traditional practices were discontinued and replaced only by practices covered by legally binding contracts.

When interested parties understood that the actions of Shaw and Vidéotron were within the letter of the law, the CTF and several independent producers called on the CRTC to make the “customary” or “traditional” monthly payments a requirement in the regulations and thus legally binding. Changing regulations takes time,⁽³⁾ and to date that has not been done. Nonetheless, the Chair of the CRTC announced that he was prepared to begin the process.

(3) Marlisa Tiedemann, *Selected Issues Relating to the Requirement for Licensees to Contribute to “Local Expression, Canadian Programming and Community Television” in Accordance with the Broadcasting Distribution Regulations*, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament, Ottawa, 15 February 2007.

On 20 February 2007, the day that our committee began its hearings on the topic, the CRTC announced that it had created a Task Force to examine the Canadian Television Fund. The following is the announced mandate of the Task Force:

To investigate issues related to the funding of Canadian programming and the governance of the CTF. Specific issues will include:

- The most effective use of the required contributions from BDUs;
- The most appropriate size and structure of the CTF Board; and
- The most appropriate mechanisms to deal with real or perceived conflicts of interest at the CTF (CRTC, News Release, The CRTC creates a Task Force on the Canadian Television Fund, 20 February 2007).

By that time, both Vidéotron and Shaw had resumed their monthly contributions to the CTF.

CONCERNS OF SHAW AND VIDÉOTRON

The following lists the concerns raised by Shaw and Quebecor in their letters to the CTF, in press releases and during committee hearings:

1. board is too large (20 directors);
2. under-representation by distributors on Board;
3. private-sector contributors do not shape the Contribution Agreement;
4. possible inflexibilities (and paper burden);
5. possible conflicts of interest;
6. funds going to support programs with relatively small audiences;
7. funds going to the CBC/Radio-Canada; and
8. possible lack of support for new media and new technologies.

Although neither Shaw nor Vidéotron gave the CTF advanced warning about the withdrawal of their monthly contributions, the concerns cited are long-standing and have been raised numerous times in the past. As Mr. Ken Stein, Senior Vice-President, Corporate and Regulatory Affairs, Shaw Communications, Inc explained:

We have been trying to get attention for five years. We looked at the rules and the law; we consulted all our lawyers and asked what we can do to shake this up a bit. The answer was you do not have to pay this monthly, so we withheld a payment and we got attention and focus on the issue. (28 March 2007)

A. CTF Board Issues

The first five concerns on the list deal with the governance and operation of the CTF Board, and raise issues of efficiency, fairness and transparency. These issues are certainly important, but evaluating them properly would involve time-consuming and detailed analysis that committee has not undertaken. The CRTC has the resources and expertise for the job, and its Task Force should address these concerns.

The fifth concern, possible conflicts of interest, also touches on the efficient running of a production fund and will also be studied by the CRTC Task Force. In 2005, the Report of the Auditor General of Canada noted that "... the composition of the CTF Board is a potential source of conflict of interest." Members of the CTF Board appeared before the committee and argued that measures have been put in place to address possible conflicts.

An official from Shaw who appeared before the committee disagreed, saying:

... a board running a fund should not have beneficiaries on the board. A board running a fund that is building an industry should be investment focused. It should be focused on how to build this industry. As such, the representatives should be representative of the consumers and the distributors who make the contributions to the fund. It should not have beneficiaries on the board ... (28 March 2007)

The CBC/Radio-Canada seems to agree with this position, while, in general, supporting the CTF. Mr. Sylvain Lafrance emphasized the need for independence on the CTF Board:

Another key aspect of the Canadian Television Fund is its independence. Since its creation, the CTF has been required to act

independently of the overriding financial interests of any particular stakeholder, group or corporate interest. We believe this independence is vital to the continued success of the Fund. In fact **we believe the Fund could become even more effective if greater independence was established at the Board level.** (27 March 2007, emphasis added)

This is an example of problems that have arisen from the lack of transparency on the operations of the CTF. Mr. Lafrance noted that the issue was to be addressed by the CRTC review.

One important finding of this committee's study is that transparency is a big problem with the CTF. The CTF now spends annually a quarter of a billion dollars, of which the government provides over \$100 million, and the CBC/Radio-Canada, by the Contribution Agreement, receives 37% of CTF spending. Canadians, as taxpayers and subscribers to cable and satellite services, should have a better idea about how their money is being used.

As a start, the government and the CTF should reconcile the goal of supporting high quality programming – using, presumably, a competitive process that picks the best possible shows from all applicants – with the system of fixed envelopes for some broadcasters, such as the 37% going to the CBC/Radio-Canada.

B. The Audience for CTF-financed Programs

Mr. Ken Stein from Shaw Communications appeared before this committee and termed the tens of millions of dollars going from Shaw to the CTF “a terrible waste of a Canadian asset.” His colleague Cynthia Rathwell, Vice-President, Regulatory Affairs, also questioned the value of CTF spending:

... We have heard repeatedly that funding has generated 23,000 hours of Canadian programming. Beyond repeating the statistics and noting four or five programs it supports, the fund does not explain how or even whether it measures its success in supporting high quality Canadian programming. Surely Canadians deserve to know whether \$2.5 billion of their money has been spent a way that gives them value. (28 March 2007)

Arguments that CTF-funded programs are not successful should be considered with respect to the size and nature of the television market in Canada and with respect to the performance in the French market.

1. The Size and Nature of the Canadian Television Market

Canada, with a population of over 32 million, is a relatively small television market. Advertising revenue or subscriber revenue may be insufficient in this market to cover the cost of high quality television drama. This pessimistic conclusion is compounded by two factors. The first is that Canada has, in effect, two television systems, French and English, catering to its two official languages. According to the 2001 census, about 60% of Canadians have English as a mother tongue; about 23% have French; and the remaining 17% have as their mother tongue various other languages, including aboriginal languages.

A second important factor is that Canada is next to the largest television producer in the world, the United States. There, because of its huge market, advertising and subscriber revenue can readily cover the cost of expensive television programs. These programs can then be licensed in other countries such as Canada for fees well below cost. To give a rough idea of what Canadian television producers are up against: Canada has 12.3 million households; HBO, a pay channel known for its high quality drama, has 30 million subscribers. The budget for an hour of HBO drama may be three or more times the budget for a typical hour of Canadian drama.

Successes in television are rare. American television producers have a very high failure rate, and shows die at the pilot stage or are pulled after only a few episodes are broadcast. On the other hand, the rare successes make huge amounts of money and are shown around the world. Comparing CTF-funded programs to the American hits may be an unfair comparison.

High-cost, well-marketed U.S. television programs broadcast in prime time on Canadian channels do attract large audiences here. Economic considerations bias Canadian broadcasters toward U.S. programs. This does not mean there are not certain successful domestic programs, capturing an audience in Canada and internationally.

For example, an official with the CTF was able to point to some Canadian successes: .

... *Degrassi: The Next Generation*, is a cult hit in Canada and the U.S., amongst teens and is near syndication in the U.S. *Da Vinci's Inquest*, currently in syndication in the U.S., draws 3 to 4 million viewers per week often winning its time period, and has now aired in over 100 countries. (21 February 2007)

Although the representatives from Shaw downplayed the reported successes of Canadian television drama, they were proud of Shaw's Rocket Fund in children's programming.

Ms. Kathy Corcoran, Director of Research for the CTF, also noted successes in this area: “In the category of children and youth programming, nine of the top 50 programs for children two to eleven years of age, are funded by the CTF.” (21 February 2007) Other witnesses pointed out that some of the successful shows supported by the Rocket Fund also receive CTF funding.

In addition to attracting large audiences, CTF-financed programs have also received critical acclaim. In 2005, 38 out of 75 Gemini awards for English-language shows went to productions funded by the CTF.

2. The French Television Market in Canada

Success in French television is more apparent. Of course, language is part of the equation. But, as noted, the French market in Canada is much smaller than the English market. Today, the vast majority of popular television shows in Quebec are domestic productions. In the Quebec Francophone market, 10 of the top 25 regularly scheduled programs received CTF funding.

An official from the CTF was able to point to successes in international markets of CTF-funded, French-language programs:

... several successful CTF funded French language productions have won international acclaim, such as *Insectia* or *l’Odyssée de l’espèce*. Others have been successfully sold nationally or internationally as formats, including *Le cœur a ses raisons*, *Rumeurs* and *Un gars, une fille*, which has been exported to more than 30 markets around the world and was the first Quebec television program to be adapted in the United States. (21 February 2007)

Jacques Blain with the board of the *Association des producteurs de films et de télévision du Québec* highlighted the success of television policy by comparing snapshots of the Quebec market today and in the early 1980s when the Broadcast Program Development Fund was being put in place:

In the early 1980s, TVA, Radio-Canada and Télé-Québec were producing almost all their own Canadian content, and the programs that dominated the audience ratings were not being made here: they were called *Dallas* and *Dynasty*. And Quebec francophones deserted French-language television in great numbers to watch the English programs.

Today, 27 of the 30 most-watched programs by Quebecers, each season, are made in Quebec, and French-language television captures almost 95 per cent of the francophone audience. (27 February 2007)

In 2005, 48 out of 74 Gemini awards for French-language shows went to productions funded by the CTF. This is a higher success rate than for CTF-funded, English-language productions.

In the process of funding domestic television programs, the CTF and its predecessors going back to the 1980s helped develop a very strong independent production sector. This sector is capable of high quality work on both domestic productions and, what is of significant economic value, on foreign, mainly U.S., productions.

C. The Place of CBC/Radio-Canada

Both Shaw and Quebecor opposed to CBC/Radio-Canada envelope in CTF spending. According to the Contribution Agreement that shapes CTF policy, 37% of CTF spending is earmarked for the national public broadcaster. When the fund was first developed in 1983 as the Broadcast Program Development Fund, the CBC received 50% of the budget. The proportion may be less important to Shaw and Quebecor than the fact that CBC/Radio-Canada receives any money from a production fund the distributors support rather than directly from a parliamentary appropriation.

According to section 3 of the *Broadcasting Act*, the Canadian broadcasting system is a single system, and the national public broadcaster, with the private and community elements, is expected to contribute to the creation and presentation of Canadian programming. One can argue, on the basis of the Act, that a fund established to support Canadian programming should be available to each of the elements of the single broadcasting system.

There are practical reasons why the CBC/Radio-Canada should receive CTF funds. The CBC/Radio-Canada is more “efficient” in its use of CTF funds, especially with respect to drama. As Richard Stursberg, Executive Vice-President, English Television, for the CBC, pointed out:

... We take approximately 50% of the drama money available in English inside the CTF but we have two thirds of the audiences for English Canadian drama programs. In that sense, it is a more efficient utilization of the money. (27 March 2007)

A possible reason for the higher audiences is that the “CBC is the only major English language broadcaster whose prime time schedule between 8 p.m. and 11 p.m. is available for Canadian programs.” (Richard Stursberg, 27 February 2007) The CBC can schedule Canadian programs when Canadians are watching television.

As noted above, both Shaw and Quebecor argued that the CBC should get its money directly from parliamentary appropriations and not the CTF. The CBC argued that it does not receive CTF money, that the money goes to independent television producers whose shows are broadcast by CBC/Radio-Canada. An official from Shaw disagreed, pointing out that the CBC had effective control of 37% of the CTF’s funds. This is another area in which more transparency is needed with respect to the use of CTF funds.

D. New Media

The eighth concern, the neglect of new media by the CTF, was raised most adamantly by Quebecor. An immediate objection by Quebecor was that the CTF did not support the production of Video-on-Demand. But the concerns go far beyond the current VOD system carried on cable.

Quebecor is definitely not looking in the rear-view mirror when it discusses broadcasting policy. It has embraced the multi-platform universe, perhaps more enthusiastically than others in Canada, and demands that the CTF respond to this forward view.

When asked about funding for new media, Douglas Barrett, Chairman of the Canadian Television Fund, argued that, as there was no successful business model yet for new media, such investment was risky and it would divert funds from established CTF recipients.

On 12 February 2007, Quebecor announced its proposal for an expanded and revamped Quebecor Fund, with investment in this fund totalling \$109 million over three years. Quebecor Media would select three of the five board members:

Quebecor Media also proposes a redefinition of eligibility for Canadian-content financing by the Quebecor Fund to include the new, multi-platform reality of the video production world. Financing would be available to productions for conventional television – ranging from video on demand to general and specialized channels – to movies and productions for broadcast on the Internet and mobile devices. The entire investment would be reserved for media productions to be

used by properties within the Quebecor Media. (Quebecor Media, Press Release, 12 February 2007)

The independent producers in Quebec responded quickly and argued that the Quebecor proposal would serve only the interests of Quebecor and not those of the Industry. But Quebecor sees its proposal as an alternative to the CTF.

In a speech given at the time Quebecor announced its proposal for an expanded and revamped Quebecor Fund, Mr. Pierre Karl Péladeau, the President and CEO, pointed out that the original cable fund had become the CTF at a time when the digital age was in its infancy. He noted that today the “borders between television and the Internet are blurring with blinding speed.” (Quebecor, Press Release, 12 February 2007) To him, the changing media landscape had left the CTF behind.

Mr. Richard Stursberg, Executive Vice-President, English Television, Canadian Broadcasting Corporation gave an example of the potential for new media to be linked with conventional television. He discussed how the producers of *Degrassi* produced two, integrated but different, streams of storytelling. One ran through the television show, while the other ran on the Internet and allowed people to sign up at school, get a student number and locker, and attend classes. The virtual students could take part in the secrets and gossip that they watched on television.

Mr. Stursberg noted that both pieces were financed by the Canadian Television Fund. But, while supporting the CTF, he recognized that more progress was needed:

... it is very important for us to rethink our financing model to make sure these more advanced platform pieces can be taken into account when we finance things. If we do not do that, as I was saying earlier, I am very concerned that we will fall behind. That would be bad for us culturally. I think these things will be more and more important for us industrially, as well. There are potentially very valuable opportunities here. (27 March 2007)

This committee recognizes that the media landscape is changing rapidly and warns that those involved with the funding must become more forward looking.

CONCLUSIONS

It is a privilege to be part of the broadcasting system in Canada. This is a long-standing position that has shaped broadcasting policy and, through the CRTC, influenced the granting of broadcasting licences. The policy of subsidies to Canadian television production has been in place for almost a quarter century. The policy is not opposed to commercial interests, but it goes beyond them to meet social and cultural needs. The policy can be debated, although at present this policy is an established fact.

As the *Broadcasting Act* notes: "... each element of the Canadian broadcasting system shall contribute in an appropriate manner to the creation and presentation of Canadian programming." The CTF plays an important role in supporting Canadian television programs developed by independent producers and broadcast on Canadian channels.

This television policy was recently put at risk. At the end of 2006 and early in 2007, the CTF faced a financial shortfall that threatened to throw the industry into disarray. This report has examined ways to prevent similar turmoil in the future.

A subsequent and more fundamental step will address the question: Can an alternative fund, with a different structure and different operating procedures, produce more and better Canadian television programs? This is another way of asking whether the CTF is as efficient in its spending as it could be. Whatever the answer, neither the CTF nor one or more alternative funds can or should operate with the financial uncertainty that recent events produced.

RECOMMENDATIONS

Recommendation One

The CRTC should immediately change the Broadcasting Distribution Regulations to make the monthly contributions to the Canadian Television Fund a legal requirement and, at the same time, the government should establish an arms length dispute resolution mechanism to deal expeditiously with questions and concerns raised by any contributor to the Canadian Television Fund.

Recommendation Two

The government should re-examine the spending envelopes used by the Canadian Television Fund, especially with respect to the proportion of funds earmarked for the CBC/Radio-Canada

Recommendation Three

The Canadian Television Fund should include in its spending envelopes funds to support new media projects.

Recommendation Four

The effectiveness of the Canadian Television Fund in fulfilling its mandate should be assessed annually using objective measures such as audience share and revenues generated by programs funded by the CTF.

Recommendation Five

The Annual Report of the CBC/Radio-Canada should be transparent concerning the sources of its funding, including as one of the separate items CTF funding and the manner in which the funds are used.

**LE SÉNAT DU
CANADA**

**THE SENATE
OF CANADA**

**LES DÉFIS À VENIR POUR LE FONDS CANADIEN
DE TÉLÉVISION**

Comité sénatorial permanent
des
transports et des communications

Présidente
L'honorable Lise Bacon

Vice-président
L'honorable David Tkachuk

Mai 2007

This document is available in English.

* * *

Le présent rapport et les délibérations du comité peuvent être consultés en ligne en visitant www.senate-senat.ca/transcom.asp.

Des copies de ces documents sont aussi disponibles en communiquant avec la Direction des comités du Sénat au (613) 990-0088 ou par courriel à transcom@sen.parl.gc.ca.

MEMBRES

L'honorable sénateur Lise Bacon, *présidente*

L'honorable sénateur David Tkachuk, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs,

Willie Adams

*Marjorie Lebreton, C.P. (ou Gerald
Comeau)

Pat Carney, C.P.

Terry M. Mercer

Dennis Dawson

Pana Merchant

John Trevor Eyton

Jim Munson

*Céline Hervieux-Payette, C.P. (ou Claudette
Tardif)

Gerard A. Phalen

Janis G. Johnson

Rod A.A. Zimmer

* *Membres d'office*

Les honorables sénateurs Andrée Champagne, C.P., Francis Fox, C.P., Yoine Goldstein, Leonard J. Gustafson et Michael A. Meighen ont aussi participé aux travaux du Comité relativement à cette étude.

Personnel de recherche :

Terrence Thomas, Bibliothèque du Parlement

Adam Thompson

Greffier du Comité

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 8 février 2007 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Bacon, appuyée par l'honorable sénateur Milne,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 30 juin 2007.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
Paul C. Bélisle

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
HISTORIQUE DU FONDS CANADIEN DE TÉLÉVISION	2
LA « CRISE FINANCIÈRE » DU FCT	4
PRÉOCCUPATIONS DE SHAW ET DE VIDÉOTRON.....	5
A. Problèmes liés au conseil d'administration du FCT	6
B. L'auditoire des émissions financées par le FCT	8
1. La taille et la nature du marché télévisuel canadien	8
2. Le marché de la télévision francophone au Canada.....	10
C. La place de CBC/Radio-Canada	11
D. Les nouveaux médias.....	12
CONCLUSIONS.....	15
RECOMMANDATIONS	16

LES DÉFIS À VENIR POUR LE FONDS CANADIEN DE TÉLÉVISION

INTRODUCTION

Au cours des cinq dernières années, certains intervenants ont exprimé des préoccupations au sujet de la gestion et du fonctionnement du Fonds canadien de télévision (FCT). Selon certains cotisants du secteur privé, le conseil d'administration du FCT n'y prête toutefois guère d'attention.

Le 20 décembre 2006, Jim Shaw, PDG de Shaw Communications, a écrit au président du conseil d'administration du Fonds canadien de télévision (FCT) pour lui annoncer qu'il cesserait les versements de Shaw au FCT. Le 23 janvier 2007, Pierre Karl Péladeau, président et chef de la direction de Quebecor inc., écrivait au FCT pour annoncer que Vidéotron, filiale à part entière de Quebecor Média inc., suspendait ses contributions mensuelles.

Les deux câblodistributeurs évoquaient des problèmes liés à la gestion du FCT. En termes généraux, la société Shaw se disait préoccupée par le manque d'obligation de rendre compte du FCT; Vidéotron était surtout préoccupée par la possible incapacité du FCT de reconnaître et de gérer la demande de nouveaux médias. Les deux entreprises étaient fortement opposées à la proportion de 37 p. 100 des dépenses du FCT expressément réservée à CBC/Radio-Canada.

Après les crédits d'impôt, le FCT, qui verse des paiements aux producteurs indépendants, représente la principale mesure d'aide à la production télévisuelle canadienne. Le FCT évalue les contributions mensuelles de Shaw et Vidéotron à environ six millions de dollars, leur apport annuel représentant environ 30 p. 100 du budget du Fonds. En raison du moment choisi pour cesser les versements et du calendrier de financement de la production télévisuelle, la décision de Shaw et de Vidéotron a déstabilisé l'industrie.

Avant d'examiner les préoccupations soulevées par les mesures récentes, il est utile de rappeler dans quel contexte le FCT a été créé.

HISTORIQUE DU FONDS CANADIEN DE TÉLÉVISION

En 1983, le gouvernement fédéral a publié l'énoncé intitulé « Vers une nouvelle politique nationale de la radiotélédiffusion ». Cet énoncé de politique visait à accroître la compétitivité du système canadien de radiodiffusion dans le contexte de l'émergence de nouvelles technologies et incluait la création du Fonds de développement de la production d'émissions canadiennes.

En 1994, le Fonds de production des câblodistributeurs a vu le jour; il s'agissait d'une entité privée sans but lucratif financée entièrement grâce aux contributions des entreprises de distribution de radiodiffusion (EDR). Les contributions étaient versées dans le Fonds en échange de concessions réglementaires d'une valeur de centaines de millions de dollars⁽¹⁾⁽²⁾. En 1996, la ministre du Patrimoine canadien a ajouté 100 millions de dollars par année à titre de financement supplémentaire et a créé un partenariat public-privé pour soutenir le FCT et Téléfilm Canada. À cette époque, la responsabilité du Fonds a été transférée du CRTC au ministère du Patrimoine canadien. Depuis 1996, le Fonds a fait l'objet d'une série d'ententes de contribution conclues avec le gouvernement, par l'entremise du ministère du Patrimoine canadien.

L'entente de contribution établit les orientations stratégiques primordiales devant régir les activités du FCT :

- appuyer la création d'émissions de télévision canadiennes de grande qualité, que ce soit des dramatiques, des documentaires, des émissions jeunesse, des émissions de variétés ou des arts de la scène;
- accorder un tiers de ses ressources aux émissions francophones et deux tiers aux émissions anglophones;

(1) CRTC, Avis public 1993-74, 3 juin 1993.

(2) En 1986, le CRTC a approuvé une majoration tarifaire devant servir à financer les dépenses d'immobilisation des câblodistributeurs. En 1991, il a toutefois décidé de supprimer progressivement la majoration tarifaire consentie au titre des dépenses d'immobilisation sur une période de cinq ans. Les tarifs du câble allaient donc être revus à la baisse et les abonnés allaient voir leur facture mensuelle diminuer. Par la suite, dans le cadre d'un examen de la structure de l'industrie mené par le CRTC en 1993, les câblodistributeurs ont proposé (et le CRTC a accepté) de ne pas abolir la majoration tarifaire au titre des dépenses d'immobilisation. La moitié des revenus tirés de la majoration allait plutôt servir à financer le nouveau Fonds de production des câblodistributeurs créé en 1994, et les câblodistributeurs allaient être autorisés à conserver l'autre moitié des revenus.

- appuyer la production d'émissions de langues autochtones;
- appuyer la production d'émissions produites par des producteurs francophones à l'extérieur du Québec;
- accorder 37 p. 100 de ses ressources annuelles à l'enveloppe CBC/SRC;
- allouer un pourcentage minimum de ses revenus au développement d'émissions de télévision;
- s'assurer que les émissions qu'il finance sont produites dans les régions de manière équitable;
- appuyer le doublage et le sous-titrage;
- créer un mécanisme qui améliore l'accès au FCT des émissions à caractère pédagogique.

On reproche principalement deux choses à l'entente. D'abord, elle comporte trop d'orientations stratégiques, de sorte que l'objectif du FCT devient obscur et ambigu. Ensuite, elle a été conclue entre le FCT et le ministère du Patrimoine canadien et fait abstraction de la participation au Fonds des cotisants du secteur privé, ce qui représente au total plus de la moitié du budget du FCT.

En 2005, la vérificatrice générale s'est penchée sur le soutien financier accordé par le gouvernement aux industries culturelles. Son rapport indique que la gestion du FCT demeure « complexe » et que l'administration de ses programmes est « lourde ». Des dirigeants du FCT qui ont comparu devant le Comité sénatorial ont soutenu que la gestion du Fonds était en plein processus de modification au moment de l'examen et que les conclusions tirées se fondent donc sur une réalité qui a changé depuis. Le conseil d'administration du FCT demeure important, soit 20 directeurs.

Lors de leur comparution devant le Comité sénatorial, voici en quels termes les dirigeants du FCT ont décrit le travail du Fonds :

Le Fonds canadien de télévision est le plus important outil de financement de la production télévisuelle au Canada, après les crédits d'impôt. En 2005-2006, le FCT a investi plus de 249 millions de dollars dans la production canadienne, créant 2 276 heures de nouvelles émissions de qualité. Au cours des 10 dernières années, le FCT a appuyé plus de 4 000 projets et versé 2,2 milliards de dollars pour financer la production d'émissions de télévision canadiennes, ce qui donné lieu à 7,4 milliards de dollars en budgets de production.

La décision de Shaw et de Vidéotron a mis en lumière deux préoccupations. La première concerne ce que d'aucuns appellent la « crise financière » du FCT. La deuxième a trait à la nécessité de garantir l'efficacité du FCT.

LA « CRISE FINANCIÈRE » DU FCT

Le FCT distribue environ 250 millions de dollars. Aussi, la perte prévue de 30 p. 100 de son budget aurait un impact considérable sur la production d'émissions de télévision canadiennes. Certains ont mis en doute la légalité de la décision de cesser d'effectuer les versements. En vertu de l'article 29 du Règlement régissant le CRTC (*Règlement sur la distribution de radiodiffusion*), les entreprises de câblodistribution doivent verser 5 p. 100 de leurs recettes brutes (moins le montant de la contribution à la télévision communautaire pouvant atteindre 2 p. 100 des recettes brutes). L'article 44 du Règlement prévoit que les entreprises de distribution par satellite doivent verser une contribution aux fonds de production admissibles, à chaque année de radiodiffusion, soit un montant au moins égal à 5 p. 100 des recettes brutes provenant des activités de radiodiffusion de l'année. Quatre-vingts pour cent de ces contributions doivent être versées au FCT.

Les conditions de licence obligent les distributeurs à se conformer au Règlement, mais celui-ci exige que les contributions soient versées au cours de l'exercice se terminant le 31 août. La circulaire 426 du CRTC demande le versement de contributions mensuelles, et ce sont ces contributions que les deux distributeurs ont cessé de verser. Comme la circulaire n'a pas de caractère obligatoire, les deux distributeurs (et n'importe quel autre en fait) pourraient en principe continuer de suspendre le versement de leurs contributions jusqu'à la fin d'août avant d'être considérés comme ayant enfreint les conditions de leur licence.

Lors de leur comparution devant le Comité sénatorial, les représentants de Shaw ont insisté sur la légalité de la décision de la société de suspendre le versement de ses contributions *mensuelles* au FCT. Cette mesure fait toutefois fi de l'esprit de la loi. Les avocats et les juges doivent respecter la lettre – et non l'esprit – de la loi, mais les dirigeants d'entreprises ont adopté certaines pratiques pour rendre leur travail plus efficace. L'efficacité des entreprises ne serait assurément pas améliorée si l'on mettait fin aux pratiques habituelles en les remplaçant uniquement par des pratiques assujetties à des contrats exécutoires.

Lorsque les parties intéressées ont compris que la décision de Shaw et de Vidéotron respectait la lettre de la loi, le FCT et plusieurs producteurs indépendants ont demandé au CRTC de prendre des dispositions réglementaires pour rendre légalement obligatoires les paiements mensuels faits « par convention » ou « tradition ». Il faut du temps pour modifier la

réglementation⁽³⁾ et jusqu'ici rien n'a encore été fait. Le président du CRTC a cependant annoncé qu'il était prêt à amorcer le processus.

Le 20 février 2007, le jour même où le Comité entamait ses audiences sur la question, le CRTC a annoncé qu'il avait créé un Groupe de travail relatif au Fonds canadien de télévision, dont le mandat est le suivant :

Examiner les questions relatives au financement de la programmation canadienne et à l'administration du FCT. Les enjeux incluent :

- l'utilisation la plus efficace possible des contributions requises des EDR
- la taille et la structure du conseil d'administration du FCT les plus appropriées
- les mécanismes les plus appropriés afin de résoudre les conflits d'intérêts réels ou apparents au sein du FCT (CRTC, communiqué, Le CRTC crée un Groupe de travail relatif au Fonds canadien de télévision, 20 février 2007)

Entre-temps, Vidéotron et Shaw avaient repris le versement de leurs paiements mensuels au FCT.

PRÉOCCUPATIONS DE SHAW ET DE VIDÉOTRON

Voici la liste des préoccupations énoncées par Shaw et Quebecor dans leurs lettres au FCT, leurs communiqués et durant les audiences du Comité :

1. trop grand nombre d'administrateurs au sein du conseil (20);
2. sous-représentation des distributeurs au conseil;
3. les cotisants du secteur privé ne participent pas à l'élaboration de l'entente de contribution;
4. manque de souplesse possible (et lourdeurs administratives);

(3) Marlisa Tiedemann, *Questions relatives à l'obligation des titulaires de contribuer à « l'expression locale, à la programmation canadienne et à la télévision communautaire » conformément au Règlement sur la distribution de radiodiffusion*, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 15 février 2007.

5. conflits d'intérêts possibles;
6. financement appuyant des émissions dont l'auditoire est relativement faible;
7. financement versé à CBC/Radio-Canada;
8. manque de soutien possible pour les nouveaux médias et les nouvelles technologies.

Bien que ni Shaw ni Vidéotron n'aient avisé le FCT à l'avance de leur intention d'interrompre le versement de leurs contributions mensuelles, leurs préoccupations ne datent pas d'hier et ont été soulevées à maintes reprises par le passé. Comme M. Ken Stein, vice-président principal aux Affaires commerciales et réglementaires de Shaw Communications inc., l'a dit :

Nous essayons d'attirer l'attention depuis cinq ans. Nous avons examiné les règles et la loi; nous avons consulté tous nos avocats afin de leur demander ce que nous pouvions faire pour attirer l'attention sur cette question. Ils nous ont répondu que l'on n'est pas tenu de faire des versements mensuels. Par conséquent, nous avons retenu un paiement et nous avons attiré l'attention sur nos préoccupations. (28 mars 2007)

A. Problèmes liés au conseil d'administration du FCT

Les cinq premières préoccupations susmentionnées concernent la gestion et le fonctionnement du conseil d'administration du FCT et soulèvent des questions d'efficacité, d'équité et de transparence. Ce sont certes là des questions importantes, mais pour bien les évaluer il faudrait procéder à une analyse approfondie et de longue haleine que le Comité ne peut se permettre d'entreprendre. Le CRTC dispose par contre des ressources et des connaissances nécessaires, et le groupe de travail qu'il a mis sur pied devrait être en mesure de se pencher sur ces préoccupations.

La cinquième préoccupation, qui porte sur les conflits d'intérêts possibles, rejoint elle aussi la question du fonctionnement efficace d'un fonds de production et sera elle aussi examinée par le groupe de travail du CRTC. En 2005, la vérificatrice générale du Canada faisait remarquer, dans un rapport, que « la composition du conseil d'administration du FCT constitue une source potentielle de conflit d'intérêts ». Les membres du conseil d'administration du FCT qui ont comparu devant le Comité ont déclaré que des mesures avaient été prises pour remédier aux conflits possibles.

Un représentant de Shaw qui a comparu devant le Comité, a exprimé son désaccord en ces termes :

[...] les bénéficiaires d'un fonds ne devraient pas siéger au conseil d'administration de celui-ci. Le conseil d'administration d'un fonds chargé d'établir une industrie devrait mettre l'accent sur l'investissement. Il devrait concentrer toute son énergie sur la manière de bâtir cette industrie. Les administrateurs devraient être les représentants des consommateurs et des distributeurs qui contribuent au fonds, plutôt que ses bénéficiaires [...] (28 mars 2007)

CBC/Radio-Canada semble souscrire à cette position, même si, de façon générale, la société d'État est favorable au FCT. M. Sylvain Lafrance a insisté sur la nécessité de conférer au conseil d'administration du FCT l'indépendance voulue :

Un autre aspect clé du Fonds canadien de télévision est son caractère indépendant. Depuis sa création, le FCT est tenu d'agir sans égard aux intérêts financiers d'une partie intéressée, d'un groupe ou d'une entreprise en particulier. Nous sommes convaincus de l'importance primordiale de cette indépendance pour assurer le succès du Fonds. En fait, **nous croyons que le Fonds pourrait même accroître son efficacité si son conseil d'administration reflétait mieux le principe d'indépendance.** (27 mars 2007, c'est nous qui soulignons)

C'est là un exemple de problème attribuable au manque de transparence dans le fonctionnement du FCT. M. Lafrance a précisé que le groupe de travail du CRTC allait se pencher sur cette question.

La présente étude a permis au Comité de faire une constatation importante, à savoir que la transparence pose un énorme problème dans la gestion du FCT. À l'heure actuelle le FCT dépense un quart de milliard de dollars par année, dont au-delà de 100 millions de dollars proviennent du Trésor public et, aux termes de l'entente sur les contributions, la société CBC/Radio-Canada reçoit 37 p. 100 des fonds alloués par le FCT. Les Canadiens, à titre de contribuables et d'abonnés aux services de câblodistribution et de satellite, devraient avoir une meilleure idée de la façon dont leur argent est dépensé.

Pour commencer, le gouvernement et le FCT devraient chercher à mieux concilier l'objectif visant à appuyer la production d'émissions de qualité – en procédant vraisemblablement par voie concurrentielle pour choisir les meilleures émissions possible parmi toutes celles

proposées – et le système d’enveloppes fixes pour certains radiodiffuseurs qui permet, par exemple, à CBC/Radio-Canada de recevoir 37 p. 100 des fonds alloués par le FCT.

B. L’auditoire des émissions financées par le FCT

M. Ken Stein de Shaw Communications a comparu devant le Comité et a qualifié les dizaines de millions de dollars que Shaw verse au FCT de gaspillage éhonté d’un élément d’actif canadien. Sa collègue, M^{me} Cynthia Rathwell, vice-présidente aux Affaires réglementaires, a elle aussi remis en question les dépenses du FCT.

[...] On nous a dit à plusieurs reprises que le financement est à l’origine de 23 000 heures d’émissions canadiennes. À part répéter les statistiques et citer quatre ou cinq émissions qu’il appuie, le Fonds n’explique pas comment ni même s’il mesure sa capacité à appuyer une programmation canadienne de haute qualité. Il est évident que les Canadiens méritent de savoir s’ils ont obtenu une valeur quelconque en contrepartie des dépenses de 2,5 milliards de dollars en provenance de leurs contributions. (28 mars 2007)

Les arguments selon lesquels les émissions financées par le FCT sont des échecs devraient être examinés en fonction de la taille et de la nature du marché télévisuel au Canada et de l’auditoire du marché de langue française.

1. La taille et la nature du marché télévisuel canadien

Le Canada, doté d’une population de plus de 32 millions de personnes, représente un marché télévisuel relativement petit. Le revenu tiré de la publicité ou des frais d’abonnement n’est peut-être pas suffisant dans ce marché pour couvrir le coût de la production de dramatiques de qualité. Cette conclusion pessimiste repose sur deux facteurs. Premièrement, le Canada compte deux systèmes de télévision, le système francophone et le système anglophone, qui répondent aux besoins des locuteurs des deux langues officielles. D’après le recensement de 2001, l’anglais est la langue maternelle d’environ 60 p. 100 des Canadiens; le français celle d’environ 23 p. 100 des gens. Le reste de la population, soit 17 p. 100, a pour langue maternelle d’autres langues, notamment des langues autochtones.

Deuxièmement, le Canada est voisin du premier producteur télévisuel au monde, les États-Unis. Dans ce pays, étant donné l’ampleur du marché, les recettes tirées de la publicité et des frais d’abonnement suffisent amplement à absorber le coût des émissions plus chères à produire. Ces émissions peuvent ensuite être diffusées sous licence dans d’autres pays, comme

le Canada, à moindre coût. Voici un aperçu de la situation avec laquelle les producteurs de télévision canadiens doivent composer : le Canada compte 12,3 millions de foyers; HBO, chaîne payante reconnue pour ses dramatiques de grande qualité, compte 30 millions d'abonnés. Le budget d'une heure de dramatique à HBO est au moins trois fois celui d'une heure typique consacrée à une dramatique canadienne.

Les émissions de télévision à succès ne sont pas monnaie courante. Les producteurs de télévision américains ont un taux d'échec très élevé et il n'est pas rare que des émissions meurent au stade expérimental ou soient retirées après la diffusion de quelques épisodes seulement. Par contre, les quelques rares émissions qui obtiennent du succès rapportent des sommes faramineuses et sont diffusées partout dans le monde. Il n'est peut-être pas juste de comparer les émissions financées par le FCT aux succès américains.

Les coûteuses émissions de télévision américaines qui, grâce à l'excellente mise en marché dont elles bénéficient, sont diffusées aux heures de grande écoute par des diffuseurs canadiens, attirent effectivement des auditoires importants ici. Des considérations d'ordre économique font que les diffuseurs canadiens privilégient les émissions américaines. Cela n'exclut pas que certaines émissions produites ici puissent obtenir du succès et réussir à attirer des auditoires au Canada et à l'étranger.

Par exemple, une représentante du FCT a pu citer quelques exemples d'émissions canadiennes à succès :

[...] *Degrassi: The Next Generation* est une série culte au Canada, tout particulièrement parmi les adolescents, et est sur le point d'être offerte à un réseau d'abonnés aux États-Unis. *DaVinci's Inquest*, actuellement diffusée aussi aux États-Unis, attire de trois à quatre millions de téléspectateurs par semaine, et arrive souvent en tête dans sa case horaire. L'émission est maintenant diffusée dans plus de 100 pays. (21 février 2007)

Bien que les porte-parole de Shaw aient minimisé l'importance des succès remportés par les dramatiques canadiennes, ils se sont montrés fiers du Fonds Shaw-Rocket, qui commandite la programmation jeunesse. M^{me} Kathy Corcoran, directrice de la recherche pour le FCT, a abondé dans le même sens. Elle a fait remarquer ceci : « Dans la catégorie des émissions pour enfants et jeunes, neuf des 50 émissions les plus appréciées des enfants de deux à 11 ans sont financées par le FCT. » (21 février 2007) D'autres témoins ont fait valoir que

certaines émissions populaires appuyées par le Fonds Rocket jouissaient aussi du financement du FCT.

En plus d'attirer de vastes auditoires, les émissions financées par le FCT sont aussi saluées par la critique. En 2005, 38 des 75 prix Gémeaux décernés à des émissions de langue anglaise sont allés à des productions financées par le FCT.

2. Le marché de la télévision francophone au Canada

Les succès de la télévision de langue française sont plus manifestes. Bien sûr, la langue y est sans doute pour quelque chose. Mais, comme nous l'avons souligné, le marché francophone au Canada est beaucoup plus petit que le marché anglophone. À l'heure actuelle, la vaste majorité des émissions les plus regardées au Québec sont des productions régionales. Au Québec, dix des 25 émissions inscrites à l'horaire régulier ont été financées par le FCT.

Un représentant du FCT a pu citer des exemples d'émissions de langue française financées par le FCT qui ont été couronnées de succès à l'étranger.

[...] plusieurs productions en langue française ayant obtenu un financement auprès du FCT ont été reconnues à l'échelle internationale, comme *Insectia* ou *l'Odyssée de l'espèce*. Le format d'autres productions a été vendu à l'échelle nationale ou internationale et exporté dans plus de 30 marchés, comme *Le cœur a ses raisons*, *Rumeurs* et *Un gars, une fille*, qui est devenue la première émission télévisée québécoise à être adaptée aux États-Unis. (21 février 2007)

M. Jacques Blain, membre du conseil de l'Association des producteurs de films et de télévision du Québec, a mis en lumière la réussite de la politique télévisuelle en comparant la situation du marché québécois aujourd'hui et celle du début des années 1980, au moment où on créait le Fonds de développement de la production d'émissions canadiennes :

Au début des années 1980, TVA, Radio-Canada et Télé-Québec produisaient eux-mêmes la quasi-totalité de leur contenu canadien, et les émissions qui dominaient les cotes d'écoute n'étaient pas faites ici : elles s'appelaient *Dallas* ou *Dynastie*. Les Québécois francophones désertaient en grand nombre la télévision de langue française au profit de la télévision de langue anglaise.

Aujourd'hui, 27 des 30 émissions les plus regardées par les Québécois, chaque saison, sont québécoises et la télévision de langue française accapare près de 95 p. 100 de l'écoute des francophones. (27 février 2007)

En 2005, 48 des 74 prix Gémeaux décernés à des émissions de langue française sont allés à des productions financées par le FCT. C'est un taux de succès plus élevé que pour les productions de langue anglaise financées par le FCT.

En finançant les émissions de télévision canadiennes, le FCT et ses prédécesseurs dans les années 1980 ont contribué à bâtir un secteur de production indépendante très solide. Ce secteur est en mesure d'accomplir du travail de grande qualité en ce qui concerne les productions nationales et, ce qui a une valeur économique importante, en ce qui concerne les productions étrangères, principalement américaines.

C. La place de CBC/Radio-Canada

Shaw et Quebecor s'opposent à ce que le FCT puise dans ses ressources pour offrir une enveloppe budgétaire à CBC/Radio-Canada. Selon l'entente de contribution qui façonne la politique du FCT, 37 p. 100 des dépenses du Fonds sont consacrées au radiodiffuseur public national. Lorsque le Fonds a vu le jour en 1983 sous le nom de Fonds de développement de la production d'émissions canadiennes, CBC/Radio-Canada touchait 50 p. 100 du budget. Ce qui préoccupe Shaw et Quebecor, c'est sans doute moins le pourcentage de financement offert que le fait que CBC/Radio-Canada reçoive de l'argent venant d'un fonds de production au lieu de crédits parlementaires.

En vertu de l'article 3 de la *Loi sur la radiodiffusion*, le système canadien de radiodiffusion constitue un système unique, et le diffuseur public national, avec la participation d'éléments publics, privés et communautaires, est censé contribuer à la création et à la diffusion d'émissions canadiennes. On pourrait dire, en citant la loi, qu'un fonds établi pour appuyer les émissions canadiennes devrait être accessible à chacun des éléments du système de radiodiffusion unique.

Il existe des raisons pratiques qui expliquent pourquoi CBC/Radio-Canada doit avoir droit au financement du FCT. CBC/Radio-Canada fait un usage plus efficace de son financement provenant du FCT, en particulier en ce qui a trait aux dramatiques. Comme l'a souligné le vice-président principal de la télévision anglaise de CBC/Radio-Canada :

Nos dramatiques de langue anglaise sont financées à 50 p. 100 par le FCT, mais nous recueillons deux tiers de l'auditoire des émissions dramatiques canadiennes anglaises. De ce point de vue, il s'agit d'une utilisation plus efficace de l'argent. (27 mars 2007)

Ce qui explique peut-être le grand nombre de téléspectateurs est que « [l]a CBC est le seul radiodiffuseur anglophone principal dont l'horaire aux heures de grande écoute, de 20 à 23 heures, offre des émissions canadiennes ». (Richard Stursberg, 27 février 2007) Le réseau peut inscrire des émissions canadiennes à son horaire aux heures auxquelles les Canadiens regardent la télévision.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, Shaw et Quebecor ont fait valoir que l'enveloppe budgétaire de CBC/Radio-Canada devrait provenir directement de crédits parlementaires et non du FCT. CBC/Radio-Canada a soutenu ne pas recevoir d'argent du FCT; l'argent est versé à des producteurs indépendants dont CBC/Radio-Canada diffuse les émissions. Un représentant de Shaw a contesté cette affirmation en faisant valoir que CBC/Radio-Canada exerçait un contrôle réel sur 37 p. 100 des fonds du FCT. C'est là un autre exemple de situation où l'utilisation des fonds du FCT devrait être plus transparente.

D. Les nouveaux médias

C'est Quebecor qui a fait valoir de manière très catégorique la huitième préoccupation, le manque de soutien possible pour les nouveaux médias. L'une des principaux éléments que Quebecor reproche au FCT, c'est de ne pas soutenir la production de vidéos sur demande. Toutefois, les réserves soulevées dépassent largement le système actuel de vidéo sur demande par câble.

L'approche de Quebecor relativement à la politique de radiodiffusion est résolument tournée vers l'avenir. Quebecor s'est lancée dans l'environnement multiplateforme, de manière peut-être plus énergique que d'autres joueurs au Canada, et elle exige que le FCT corresponde à cette vision tournée vers l'avenir.

En réponse aux questions posées sur le financement des nouveaux médias, Douglas Barrett, président du Fonds canadien de télévision, a soutenu que, comme il n'existe pas encore de modèle opérationnel concluant pour les nouveaux médias, ce genre d'investissement est risqué et pourrait priver les bénéficiaires établis du FCT de leur financement habituel.

Le 12 février 2007, Quebecor a annoncé sa proposition concernant un Fonds Quebecor élargi et revampé, dans lequel l'entreprise allait investir 109 millions de dollars sur trois ans. Quebecor Media choisirait trois des cinq membres du conseil d'administration.

Quebecor Média propose également de redéfinir les catégories de contenus canadiens admissibles au financement par le Fonds Quebecor afin qu'elles prennent en compte la nouvelle réalité multiplateforme du paysage audiovisuel. Les productions destinées à la télévision conventionnelle – allant de la vidéo sur demande à la chaîne généraliste en passant par les chaînes spécialisées – les productions destinées à la diffusion sur Internet et celles destinées à la diffusion sur appareils mobiles seraient admissibles au financement. La totalité des fonds serait réservée à des productions destinées aux diverses composantes du groupe Quebecor Média. (Quebecor Média, communiqué, 12 février 2007)

Les producteurs indépendants du Québec ont réagi rapidement et déclaré que le projet de Quebecor ne servirait que ses propres intérêts et non ceux de l'industrie. Mais Quebecor voit sa proposition comme une solution de rechange au FCT.

Au moment où Quebecor a annoncé sa proposition concernant un Fonds Quebecor élargi et revampé, M. Pierre Karl Péladeau, président et chef de la direction, a rappelé dans le cadre d'une allocution que le fonds de production initial s'est mué en FCT à l'époque où le numérique en était à ses premiers balbutiements. Il a ajouté que, de nos jours, « c'est à une vitesse fulgurante qu'on voit s'effacer la frontière entre le téléviseur et l'Internet ». (Quebecor, communiqué, 12 février 2007) À ses yeux, le FCT s'est laissé devancer par l'évolution du paysage médiatique.

M. Richard Stursberg, vice-président principal de la télévision anglaise de CBC/Radio-Canada, a donné un exemple de liens possible entre les nouveaux médias et la télévision traditionnelle. Il a expliqué que les producteurs de *Degrassi* avaient créé deux trames narratives intégrées, mais distinctes. L'une était présentée dans le cadre de l'émission de télévision tandis que l'autre se déroulait sur Internet et permettait aux gens de s'inscrire à l'école, d'obtenir un matricule étudiant et un casier de même qu'assister aux cours. Les élèves virtuels pouvaient prendre part aux secrets et aux commérages qu'ils voyaient à la télévision.

M. Stursberg a précisé que les deux projets recevaient du financement du Fonds canadien de télévision. Cependant, même s'il défend le FCT, il a reconnu que davantage de progrès étaient nécessaires.

[...] il serait important de repenser notre modèle de financement afin de s'assurer que ces plates-formes médiatiques plus évoluées sont prises en compte. Comme je le disais tout à l'heure, ne pas agir nous fera reculer. Sur le plan culturel, ce serait de très mauvais augure. Sur le plan industriel, je crois que ces choses seront de plus en plus importantes. Il y a des occasions en or qui s'offrent à nous.
(27 mars 2007)

Le Comité reconnaît que le paysage médiatique évolue rapidement et que cela signifie que les responsables du financement doivent se tourner davantage vers l'avenir.

CONCLUSIONS

C'est un privilège de faire partie du système canadien de radiodiffusion. C'est là une position de longue date qui a façonné notre politique de radiodiffusion et qui, par l'entremise du CRTC, a influencé l'octroi des licences de radiodiffusion. La politique de subvention de la production télévisuelle canadienne est un fait acquis, et ce, depuis près d'un quart de siècle. La politique ne s'oppose pas aux intérêts commerciaux, mais elle va au-delà afin de répondre aux besoins sociaux et culturels. On peut débattre de la politique, mais il reste qu'à l'heure actuelle, elle est un fait établi.

Comme le stipule la *Loi sur la radiodiffusion* : « [...] tous les éléments du système doivent contribuer, de la manière qui convient, à la création et la présentation d'une programmation canadienne. » Le FCT joue un rôle important à cet égard. Il soutient avec succès les émissions de télévision canadiennes créées par des producteurs indépendants et diffusées sur des chaînes canadiennes.

Récemment, cette politique télévisuelle a été mise en péril. À la fin de l'année 2006 et au début de 2007, le FCT a dû faire face à une crise financière qui menaçait de plonger l'industrie dans la confusion. Le présent rapport visait à examiner des moyens de prévenir un tel bouleversement à l'avenir.

La prochaine étape, plus fondamentale, consistera à répondre à la question suivante : est-ce qu'un autre fonds, doté d'une structure et de modes de fonctionnement différents, peut accroître le nombre d'émissions de télévision canadiennes et améliorer leur qualité? C'est une autre façon de se demander si les dépenses du FCT sont aussi efficaces qu'elles pourraient l'être. Peu importe la réponse, ni le FCT ni un ou plusieurs autres fonds de remplacement ne peuvent ni ne doivent évoluer dans le contexte d'incertitude financière à l'origine des récents désaccords.

RECOMMANDATIONS

Recommandation un

Le CRTC devrait immédiatement modifier le *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* afin de rendre obligatoires les contributions mensuelles au Fonds canadien de télévision et devrait, parallèlement, établir un mécanisme de règlement des différends sans lien de dépendance pour régler rapidement les questions et préoccupations soulevées par l'un ou l'autre des cotisants au Fonds canadien de télévision.

Recommandation deux

Le gouvernement devrait revoir les enveloppes de dépenses du Fonds canadien de télévision, en particulier en ce qui concerne la proportion de fonds réservés à CBC/Radio-Canada.

Recommandation trois

Les enveloppes de dépenses du Fonds canadien de télévision devraient englober des fonds destinés à soutenir les projets liés aux nouveaux médias.

Recommandation quatre

Il faudrait évaluer annuellement l'efficacité du Fonds canadien de télévision à remplir son mandat à l'aide de critères objectifs comme la part d'auditoire et les recettes provenant des émissions financées grâce au Fonds.

Recommandation cinq

Le rapport annuel de CBC/Radio-Canada devrait être transparent au sujet des sources de financement et notamment faire état du montant du financement accordé à la société d'État par le FCT et de la façon dont cet argent a été dépensé.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, April 18, 2007

The Honourable Bev Oda, P.C., M.P., Minister of Canadian Heritage.

WITNESSES

Wednesday, April 18, 2007

Canadian Heritage:

Jean-Pierre Blais, Assistant Deputy Minister, Cultural Affairs;
Amanda Cliff, Director General, Broadcasting Policy and Programs Branch.

COMPARAÎT

Le mercredi 18 avril 2007

L'honorable Bev Oda, C.P., députée, ministre du Patrimoine canadien.

TÉMOINS

Le mercredi 18 avril 2007

Patrimoine canadien :

Jean-Pierre Blais, sous-ministre adjoint, Affaires culturelles;
Amanda Cliff, directrice générale, Direction générale des politiques et des programmes de la radiodiffusion.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, April 25, 2007
Tuesday, May 1, 2007
Wednesday, May 2, 2007

Issue No. 12

First, second and third meetings on:

Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 25 avril 2007
Le mardi 1^{er} mai 2007
Le mercredi 2 mai 2007

Fascicule n° 12

Première, deuxième et troisième réunions concernant :

Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,
Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Segal
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Segal substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*May 1, 2007*).

The name of the Honourable Senator Peterson substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*May 1, 2007*).

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Peterson (*May 3, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Segal
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Segal est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 1^{er} mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Peterson est substitué à celui de l'honorable sénateur Dawson (*le 1^{er} mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable sénateur Peterson (*le 3 mai 2007*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, March 28, 2007:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Segal, seconded by the Honourable Senator Keon, for the second reading of Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 28 mars 2007 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Segal, appuyée par l'honorable sénateur Keon, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire d'autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 25, 2007
(39)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:33 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Carney, P.C., Eyton, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Di Nino (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee began its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:*Transport Canada:*

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

The Minister made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 8:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2007
(40)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Honourable David Tkachuk, Deputy Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Johnson, Mercer, Munson, Peterson, Phalen, Segal, Tkachuk and Zimmer (9).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 25 avril 2007
(39)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 33, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Carney, C.P., Eyton, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Di Nino (1).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité entreprend son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques.

Le ministre fait une déclaration puis, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 20 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 1^{er} mai 2007
(40)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Johnson, Mercer, Munson, Peterson, Phalen, Segal, Tkachuk et Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

WITNESSES:

Canadian Bar Association:

John D. Bodrug, Vice Chair, National Competition Law Section;

Tamra L. Thomson, Director, Legislation and Law Reform.

Travellers' Protection Initiative:

Michael Pepper, President and CEO, Travel Industry Council of Ontario;

Christiane Thériège, President and CEO, Association of Canadian Travel Agencies (ACTA).

Mr. Bodrug and Mr. Pepper each made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 10:49 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2007
(41)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable David Tkachuk, Deputy Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Eyton, Johnson, Merchant, Tkachuk and Zimmer (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

WITNESSES:

Canadian Industrial Transportation Association:

Bob Ballantyne, President.

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Association du Barreau canadien :

John D. Bodrug, vice-président, Section nationale du droit de la concurrence;

Tamra L. Thomson, directrice, Législation et réforme du droit.

Coalition pour la protection des voyageurs :

Michael Pepper, président-directeur général, Travel Industry Council of Ontario;

Christiane Thériège, présidente et chef de la direction, Association canadienne des agences de voyages (ACAV).

MM. Bodrug et Pepper font chacun une déclaration puis, aidés des autres témoins, répondent aux questions.

À 10 h 49, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2007
(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Eyton, Johnson, Merchant, Tkachuk et Zimmer (6).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Association canadienne de transport industriel :

Bob Ballantyne, président.

Forest Products Association of Canada:

Avrim Lazar, President and CEO.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Ian May, Chair.

Western Grain Elevator Association:

Cam Dahl, Director of Government Relations, Agricore United.

Mr. Ballantyne, Mr. Lazar, Mr. Dahl and Mr. May each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:32 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Association des produits forestiers du Canada :

Avrim Lazar, président-directeur général.

Western Canadian Shippers' Coalition :

Ian May, président.

Western Grain Elevator Association :

Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales, Agricore United.

MM. Ballantyne, Lazar, Dahl et May font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 32, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 25, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:33 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Today we have on our agenda Bill C-11, and we are pleased to have before us the Honourable Lawrence Cannon, Minister of Transport, Infrastructure and Communities; and from Transport Canada, Ms. Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy; and Ms. Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy.

[*Translation*]

And Mr. Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services. Welcome to all of you. Mr. Minister, you may begin.

Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Good evening, Madam Chairman, members of this Senate committee. It is a pleasure to be here.

[*English*]

I am pleased to appear before the committee today on Bill C-11, which amends the Canada Transportation Act. I want to emphasize that there have been extensive consultations on the matters addressed in Bill C-11 and that many stakeholders not only support the bill but also are most anxious for it to be passed.

Consultations presently date back to the statutory review of the Canada Transportation Act that was conducted in 2000 and 2001. The statutory review led eventually to Bill C-26, which was tabled in February 2003 and which died on the Order Paper. That was followed by Bill C-44, which was tabled in March 2005 and which also died on the Order Paper.

You can understand why stakeholders are anxious. It has been nearly seven years since consultations started, and they are now facing the third attempt at getting legislation passed. I hope they will not be disappointed this time. Bill C-11 is the second piece of legislation derived from the former Bill C-44. The government felt that there were many good provisions in Bill C-44 but that, overall, the bill was too ambitious. Therefore, we decided to divide the former bill into three separate bills in order to facilitate passage.

The first bill, the International Bridges and Tunnels Act, received Royal Assent on February 1, 2007. I hope to table a third and final bill in the near future. That bill will improve

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 25 avril 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 33, pour en examiner la teneur.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Aujourd'hui, nous avons à l'ordre du jour le projet de loi C-11, et nous avons le plaisir de recevoir l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités; de Transports Canada, Mme Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, et Mme Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface.

[*Français*]

Et M. Alain Langlois, conseiller juridique des Services juridiques; bienvenue à vous tous. Monsieur le ministre, nous sommes prêts à vous entendre.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Madame la présidente, bonsoir et mes amitiés à vos collègues sénateurs qui participent à ce comité.

[*Traduction*]

Je suis heureux de comparaître devant le comité aujourd'hui pour parler du projet de loi C-11, qui modifie la Loi sur les transports au Canada. Je tiens à souligner que de vastes consultations ont eu lieu sur les enjeux abordés dans cette mesure législative. Non seulement nombre d'intervenants appuient le projet de loi, mais la plupart sont impatients de le voir promulgué.

Les consultations remontent à l'examen obligatoire de la Loi sur les transports au Canada réalisé en 2000 et 2001. Cet examen a donné lieu au projet de loi C-26, déposé en février 2003 et qui est mort au *Feuilleton*. Le projet de loi C-44, déposé en mars 2005, lui a succédé. Il est aussi mort au *Feuilleton*.

Vous comprenez maintenant l'impatience des intervenants. Les consultations ont commencé il y a près de sept ans et on attend maintenant l'issue d'une troisième tentative. J'espère que ces gens ne seront pas déçus cette fois-ci. Le projet de loi C-11 est la seconde mesure législative dérivée de l'ancien projet de loi C-44. Le gouvernement trouvait que ce dernier comptait beaucoup de bonnes dispositions, mais qu'il était, dans l'ensemble, trop ambitieux. C'est pourquoi nous avons décidé de scinder l'ancien projet de loi en trois, afin de faciliter sa promulgation.

Le premier projet de loi, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, a reçu la sanction royale le 1^{er} février 2007. J'espère déposer un troisième et dernier projet dans un

the shipper protection provisions of the act to help address the potential abuse of market power by the railways.

I am sure many of you have heard from members of the shipping community about the importance of this third bill. In addition, I understand that concerns about railway service were raised during your recent trip to Vancouver on the issue of containerized freight. Transport Canada officials worked closely with the railways and shippers in 2006 and in the early part of 2007 to reach a consensus on changes to the act. Unfortunately, a consensus was not possible. The government will introduce amendments that will strengthen the shipper protection provisions while also taking into consideration the interests of the railways and their need for regulatory stability.

[Translation]

Today, however, I would like to discuss the many benefits of Bill C-11. The Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities made a number of improvements to Bill C-11 during committee review, following almost two months of meetings last fall with witnesses from across the country. I want to thank members of that committee for their diligent work. We now have a very solid piece of legislation that I hope this committee can deal with expeditiously.

As you are aware, the Canada Transportation Act is the legislative framework governing activities related to air and rail transportation in Canada. It also establishes the Canadian Transportation Agency and specifies its roles, responsibilities and powers.

Bill C-11 amends a number of important provisions in the act and provides for several new remedies that will benefit Canadian consumers, communities and public transit providers.

I want to focus on six main elements of Bill C-11. They are: alternate dispute resolution mechanisms, the review of transportation mergers and acquisitions, protection for air travellers, improvements for commuter rail operators, railway noise and a reduction to the railways' grain revenue caps.

The first element is dispute resolution mechanisms. During consultations with shippers and railways on potential changes to the rail freight provisions, officials encouraged the two sides to develop and use alternative dispute resolution mechanisms. These mechanisms are usually faster, less expensive and less confrontational than regulated remedies. To this end, Bill C-11 will give the Agency the authority to conduct mediation on any matter or complaint that falls within its

proche avenir. Celui-ci améliorera les dispositions de la loi concernant la protection des expéditeurs et permettra d'éviter les abus éventuels des sociétés ferroviaires, de par leur position dominante sur le marché.

Je suis certain que beaucoup d'entre vous ont entendu parler de l'importance de ce troisième projet de loi auprès des membres du milieu de l'expédition. Par ailleurs, je sais que, lors de votre récente visite à Vancouver, on vous a fait part des préoccupations concernant les services ferroviaires et plus particulièrement la question du trafic du fret conteneurisé. Des fonctionnaires de Transports Canada ont collaboré étroitement avec les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, en 2006 et au début de 2007, afin d'obtenir un consensus sur les changements à la loi, qu'il n'a malheureusement pas été possible d'atteindre. Le gouvernement proposera des modifications qui viendront renforcer les dispositions sur la protection des expéditeurs, sans toutefois négliger les intérêts des compagnies ferroviaires et leurs besoins de stabilité en matière de réglementation.

[Français]

Je tiens toutefois aujourd'hui à aborder les nombreux avantages du projet de loi C-11. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a apporté de nombreuses améliorations au projet de loi C-11 durant les travaux du comité, suite à près de deux mois de réunions, l'automne dernier, avec des témoins de partout au pays. Je tiens à remercier les membres de ce comité pour leur travail diligent. Nous détenons désormais un solide projet de loi sur lequel le comité pourra, nous espérons, se pencher rapidement.

Comme vous le savez, la Loi sur les transports constitue le cadre législatif régissant les activités économiques liées au transport aérien et ferroviaire au pays. Elle établit également l'Office des transports du Canada et en précise les rôles, les responsabilités et les pouvoirs.

Le projet de loi C-11 modifie un certain nombre de dispositions importantes de la loi et prévoit plusieurs nouvelles solutions qui profiteront tout à la fois aux consommateurs, aux collectivités et aux fournisseurs de transport en commun du pays.

Je veux parler de six éléments importants du projet de loi C-11, à savoir les méthodes non traditionnelles de règlement des différends, l'examen des fusions et acquisitions en transport, la protection des usagers du transport aérien, les améliorations pour les exploitants de chemin de fer de banlieue, le bruit produit par les chemins de fer et une réduction des plafonds de revenus des sociétés de chemin de fer pour le mouvement du grain.

Le premier élément porte sur les méthodes de règlement des différends. Durant les consultations avec les expéditeurs et les chemins de fer concernant les changements éventuels aux dispositions sur le transport de marchandises par voie ferrée, les dirigeants encourageaient, d'un côté comme de l'autre, l'établissement de mécanismes non traditionnels de règlement des différends. Ces mécanismes sont habituellement plus rapides et moins coûteux et suscitent moins de confrontations que les

jurisdiction, and to provide mediation and arbitration services for railway matters under commercial processes, if all parties agree.

The second element concerns transportation mergers. Under Bill C-11, the existing merger provisions related to airlines will be extended to other modes under federal jurisdiction for large mergers or acquisitions. The Competition Bureau will continue to review the competitive impacts of such transactions. In addition, the minister will be able to appoint someone to conduct a review of public interest issues, if warranted. This will provide the Governor-in-Council with a full assessment of the implications of the proposed transaction before determining whether or not to approve the transaction and under what conditions.

There has been significant railway rationalization within the United States over the last few decades. There is frequently speculation that further rationalization will take place, possibly involving either Canadian National Railway or Canadian Pacific Railway. It will be important to have the merger provisions in place if this does indeed occur.

[English]

The next element is protection for air travellers. Bill C-11 will improve protection for air travellers by requiring the agency to prescribe regulations on airfare advertising. The guidelines and objectives of this government regarding airfare advertising are set out in legislation and will assist the agency to develop adequate regulations.

For example, airlines will be required to include certain business costs in their base price and to indicate clearly all fees, charges and taxes collected on behalf of third parties in their price advertising. This will ensure greater transparency of advertised fares by airlines and allow consumers to readily determine the cost of an air service.

Other amendments related to air travel include integrating the role and functions of the Air Travel Complaints Commissioner within the authority and permanent day-to-day operations of the Canadian Transportation Agency while maintaining the informal and flexible complaints resolution process in the existing legislation.

The bill also improves the agency's reporting of air travel complaints. In addition to information included in its annual report, the agency will report on the number and nature of complaints it received, the carriers against whom the complaints were made, how the complaints were addressed and systematic trends that it observed.

recours officiels. À cette fin, le projet de loi C-11 accordera à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'agir à titre de médiateur concernant toute question ou plainte relevant de sa compétence et de fournir des services de médiation et d'arbitrage pour les questions ferroviaires au moyen de processus commerciaux, si toutes les parties sont d'accord.

Le deuxième élément concerne les fusions en transport. En vertu du projet de loi C-11, les dispositions actuelles en matière de fusion visant les compagnies aériennes s'appliqueront désormais aux autres modes qui sont de compétence fédérale, lors de grandes fusions ou d'acquisitions importantes. Le Bureau de la concurrence continuera de se pencher sur l'incidence concurrentielle de telles transactions. En outre, le ministre sera en mesure de nommer une personne pour effectuer un examen des questions d'intérêt public si la situation le justifie. Le gouverneur en conseil disposera aussi d'une vue d'ensemble des implications de la transaction proposée avant de la refuser ou de l'approuver à certaines conditions.

Au cours des dernières décennies, les États-Unis ont connu une normalisation importante des chemins de fer. On spéculait souvent sur la possibilité d'une autre vague de rationalisation qui pourrait viser soit le Canadien National, soit le Chemin de fer Canadien Pacifique. Il serait important que les dispositions en matière de fusion soient en vigueur pour le cas où cette situation se concrétiserait.

[Traduction]

Le prochain élément concerne la protection des personnes qui voyagent par avion. Le projet de loi C-11 prévoit accroître leur protection en exigeant que l'Office réglemente la publicité sur le prix des billets d'avion. Les lignes directrices et les objectifs de l'actuel gouvernement concernant cette publicité sont énoncés dans la loi et aideront l'Office à élaborer un règlement convenable.

Par exemple, les compagnies aériennes seront tenues d'inclure certains coûts liés aux opérations dans leur prix de base et d'indiquer clairement l'ensemble des redevances, des frais et taxes facturés au nom de tiers dans leurs publicités. Ainsi, les compagnies aériennes pourront être plus transparentes dans leurs publicités sur les prix des billets d'avion, et les clients pourront facilement calculer le coût d'un service de transport aérien.

Parmi les autres modifications liées au transport aérien, on compte intégrer le rôle et les fonctions du Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien aux pouvoirs et activités permanentes courantes de l'Office des transports du Canada, tandis que le processus informel et souple de règlement des plaintes sera maintenu dans la loi actuelle.

Le projet de loi permettra également d'améliorer la façon dont l'Office aura à établir ses rapports sur les plaintes relatives au transport aérien. En plus des renseignements que renfermera son rapport annuel, l'Office fera état du nombre et de la nature des plaintes qu'il reçoit, donnera des informations sur les transporteurs faisant l'objet de plaintes, le mode de règlement des plaintes et les tendances systématiques qu'il observe.

I should note that the agency already publishes information regarding many important airline consumer issues in its annual report and on its website. These changes would be improvements to an already open and transparent reporting process.

[Translation]

Bill C-11 has strong support from commuter rail operators in Vancouver, Toronto and Montreal since it will improve their leverage in negotiating contracts with Canadian National Railway and Canadian Pacific Railway. These agencies have been seeking this type of resource for 20 years. With Bill C-11, if contracts cannot be negotiated commercially, a new mechanism will allow the Agency to adjudicate the matter.

To improve accountability to local taxpayers, Bill C-11 will also require that contracts between publicly funded passenger service providers and main line railways be made public.

Amendments to the railway line transfer and discontinuance provisions will enable commuter rail operators or public transit providers to acquire lines and stations in urban areas — providing access to important infrastructure for additional transit services. The amendments will also facilitate the acquisition of discontinued rail lines by local municipalities.

Another element of Bill C-11 that has attracted a lot of attention and support by community groups across the country is the rail noise provisions. I can tell you that the standing committee heard from many witnesses on this matter, and made some changes that improve the provision.

The bill will require the railway to cause as little noise and vibrations as possible when constructing or operating a railway, taking into consideration the requirements of railway operations, the interests of affected communities and the potential impact on adjacent residents. As well, the agency would be given authority to resolve noise complaints if a voluntary settlement cannot be reached between parties. This is a long-awaited remedy that we believe will balance the needs of communities with the need for continued rail operations to move ever increasing trade volumes.

[English]

Finally, the provisions regulating the maximum revenues Canadian National Railway and Canadian Pacific Railway can earn from regulated grain movement will be amended to provide for an adjustment related to the maintenance of government hopper cars. This includes a one-time adjustment that is expected

Je me dois de signaler que l'Office publie déjà des renseignements concernant un grand nombre de questions importantes relatives aux clients du transport aérien dans son rapport annuel et son site web. Ces changements seront des améliorations apportées à un processus d'établissement de rapports qui est déjà ouvert et transparent.

[Français]

Le projet de loi C-11 obtient déjà l'appui des exploitants de chemin de fer de banlieue à Montréal, à Toronto et à Vancouver, car il leur servira de levier lorsqu'ils voudront négocier leurs contrats avec le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique. Ces organismes recherchent ce type de ressources depuis près de 20 ans. Grâce au projet de loi C-11, si les contrats ne peuvent être négociés commercialement, un nouveau mécanisme permettra à l'Office des transports du Canada de statuer sur la question.

Afin qu'on améliore la façon de rendre des comptes aux contribuables locaux, le projet de loi C-11 exigera également que les contrats, entre les fournisseurs de service voyageur public et les principaux chemins de fer, soient rendus publics.

Les modifications aux dispositions sur le transfert et l'abandon de services permettront aux exploitants de chemin de fer de banlieue ou de service de transport en commun d'acquérir des lignes et des gares en région urbaine, fournissant ainsi un accès à l'infrastructure importante pour d'autres services de transport. Grâce à ces modifications, il sera plus facile pour les municipalités locales d'acquérir des lignes de chemin de fer abandonnées.

Les dispositions sur le bruit causé par le transport ferroviaire sont au nombre des autres éléments du projet de loi C-11 ayant suscité une grande attention de la part des groupes communautaires d'un bout à l'autre du pays. Je puis vous affirmer qu'après avoir entendu un grand nombre de témoins à propos de cette question, le comité permanent a apporté certaines améliorations à cette disposition.

Le projet de loi exigera que les compagnies de chemin de fer causent le moins de bruit et de vibration possible au moment de construire ou d'exploiter un chemin de fer, sans toutefois négliger les exigences des opérations des chemins de fer, les intérêts des collectivités touchées et l'incidence potentielle sur les résidents qui vivent à proximité. Par ailleurs, l'Office des transports du Canada aura le pouvoir de régler les plaintes sur le bruit si un règlement à l'amiable n'intervient pas entre les parties. Il s'agit là d'une solution longtemps attendue qui, à mon avis, assurera un équilibre entre les besoins des collectivités et ceux des exploitants de chemin de fer qui doivent continuer de déplacer des volumes de marchandises qui ne cessent de croître.

[Traduction]

Finalement, les dispositions régissant les revenus maximums que le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique peuvent gagner grâce à l'acheminement réglementé du grain seront modifiées pour permettre un rajustement visant l'entretien des wagons-trémies. Il s'agit d'un rajustement unique grâce

to save farmers an average of \$2 per tonne or \$50 million per year. The bill must be passed for Western Canadian farmers to enjoy this benefit.

In closing, I would like to reiterate that stakeholders are most anxious for this bill to become law for a number of varied but important reasons. I urge the committee to review it as quickly as possible.

Senator Tkachuk: Thank you for your presentation and welcome here this evening.

I want to focus a couple of questions on the Competition Bureau and the merger provisions related to airlines and other modes that you mention on page 3 in the second paragraph. In your presentation, you said that the Competition Bureau will continue to review the competitive impacts of such transactions but there will be a public interest review process. Will that public interest review process be in parallel to the Competition Bureau? Will it be after the Competition Bureau makes its report? At what time will that person be chosen, or is there a time when you do not need to choose that person at all?

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: The application for review would be submitted to the Competition Bureau and to the Minister of Transport at the same time, and the process allows the minister to decide upon receiving the application whether or not there is a need to appoint a reviewer of the public interest. If the minister decides that there are public interest issues, then the review of the public interest issues will be undertaken at the same time as the review of the Competition Act, in parallel, but by the separate entities. The separate entities will then come together and make a recommendation to the minister, which the minister would take to the Governor-in-Council.

Senator Tkachuk: What if they are in conflict? If there is competition, public interest is served. That is not necessarily what some people may think, but that is what I think. In the end, does the minister have the final say in what happens, no matter what the Competition Bureau says?

Ms. Borges: The minister will try to understand why there may be differences, let us say, in the recommendation going forward. The Governor-in-Council would have the final decision as to whether the merger goes ahead.

To clarify for you, the public interest and the competition interest may not be the same where you are looking at the interdependencies of certain modes or operations on a mode. I will take rail, for example. Where one railway attempts to merge with another, the bureau will look at whether competition would be less, and probably it would be. There may be other issues that are not anticipated. For example, the commuter railways operate on those same railway lines. What would be the implications for the commuter rail services and existing contracts that they would have with the service provider?

auquel les fermiers pourraient épargner en moyenne 2 \$ la tonne ou 50 millions de dollars par année. Le projet de loi doit être promulgué pour que les fermiers de l'Ouest canadien puissent en profiter.

En conclusion, madame la présidente, je tiens à souligner une fois de plus l'impatience des intervenants à voir le projet de loi adopté pour plusieurs raisons aussi variées qu'importantes. J'exhorte le comité à examiner ce dossier le plus rapidement possible.

Le sénateur Tkachuk : Merci pour votre exposé et merci aussi d'être ici parmi nous ce soir.

Je voudrais aborder quelques questions concernant le Bureau de la concurrence et les dispositions en matière de fusion visant les compagnies aériennes et les autres modes de transport, dont vous faites mention au dernier paragraphe de la page 3. Dans votre exposé, vous dites que le Bureau de la concurrence continuera de se pencher sur l'incidence concurrentielle de telles transactions, mais qu'il y aura aussi un processus d'examen des questions d'intérêt public. Cet examen sera-t-il effectué en parallèle avec celui du Bureau de la concurrence? Aura-t-il lieu après le rapport du Bureau de la concurrence? Quand une personne devra-t-elle être nommée? Et sera-t-il toujours nécessaire d'en nommer une?

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface, Transports Canada : La demande d'examen sera présentée au Bureau de la concurrence et au ministre des Transports en même temps, et le ministre pourra par la suite décider s'il doit nommer une personne pour effectuer l'examen des questions d'intérêt public. Si le ministre considère que la situation le justifie, l'examen des questions d'intérêt public sera effectué en même temps que celui de la Loi sur la concurrence, en parallèle, mais par les deux entités distinctes. Celles-ci mettront ensuite leurs résultats en commun afin de faire une recommandation au ministre, qui pourra la transmettre au gouverneur en conseil.

Le sénateur Tkachuk : Et s'il y a divergence d'opinions? Quand il y a de la concurrence, l'intérêt public est bien servi. Ce n'est pas nécessairement l'avis de certaines personnes, mais c'est le mien. Au bout du compte, la décision finale revient-elle au ministre, peu importe la conclusion du Bureau de la concurrence?

Mme Borges : S'il y a des recommandations différentes, le ministre tentera d'en comprendre la raison. C'est le gouverneur en conseil qui prendra la décision finale d'approuver ou non la fusion.

Je tiens à préciser que l'intérêt public et l'intérêt de la concurrence peuvent différer lorsqu'on parle de l'interdépendance de certains modes ou de certains types d'exploitations. Prenons le transport ferroviaire, par exemple. Si une compagnie de chemin de fer tentait de fusionner avec une autre, le bureau vérifierait si cela donnerait lieu à une diminution de la concurrence, et ce serait probablement le cas. De plus, il pourrait y avoir d'autres questions qui ne sont pas envisagées. Par exemple, les trains de banlieue circulent sur ces mêmes lignes ferroviaires. Quelles conséquences cette situation entraînerait-elle pour les services ferroviaires de banlieue et les contrats qu'ils ont avec le fournisseur de services?

Another example would be the implication for a port that is served by a railway. If there is a merger, what are the implications then for the people bringing containers or ships into the port where they are left potentially with one carrier and obligations elsewhere? The review is really looking beyond the competition.

Senator Tkachuk: I am sure it will also take into account, say, a railroad merging with an airline or with a large trucking company that serves farmers' interests, for example. Would that be another case where the minister would become involved in a public interest situation?

Ms. Borges: Yes, potentially. The transaction limit will be the same limit that the Competition Bureau looks at, which is over \$400 million worth of assets. We are really talking about large mergers. If they are small, no, but large mergers, yes.

Senator Tkachuk: Will the person appointed by the minister have hearings or be studying it from an academic point of view? How will the public interest be served? Will there be hearings across the country? Will it involve politicians?

Ms. Borges: It would depend on the case, but that is the intent. You may recall that in 2000 there was a proposal put forward by Canadian National with an American railway. Under the current law, the minister has no ability to intervene or hold hearings on that; he has no authority to ask the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities or the Canadian Transportation Agency or some other panel or person to review it. That is one of the reasons for this bill. This would allow him to do that. In the end, if it is a big enough transaction, which it would be in this case, likely there would be hearings.

Senator Tkachuk: Will the person appointed be a legal person or could it be a group? Could it be the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities?

Ms. Borges: Yes. It could be a panel.

[Translation]

The Chairman: Mr. Minister, the House standing committee proposed a major amendment to clause 29 of Bill C-11 which deals with noise and vibrations. You referred to this during your presentation.

Initially, one of the strengths of this bill was that it was the result of numerous consultations with, in particular, representatives of the railway industry.

However, a number of railway industry representatives have serious concerns about the use of the expression "cause as little noise and vibration as possible" which is now found in the bill at the request of the House standing committee.

Il y aurait aussi des conséquences pour un port desservi par une ligne de chemin de fer. S'il y avait fusion, quelles seraient les implications pour ceux qui acheminent des conteneurs ou des marchandises vers ce port? Ils se retrouveraient avec un seul transporteur et d'autres obligations? L'examen va bien au-delà des questions de concurrence.

Le sénateur Tkachuk : Je suis certain que l'examen portera également sur, disons, une compagnie de chemin de fer qui fusionne avec un transporteur aérien ou une grande entreprise de camionnage qui sert les intérêts d'agriculteurs, par exemple. Dans ce cas, s'agirait-il aussi d'une question d'intérêt public pour le ministre?

Mme Borges : Oui, éventuellement. La limite de transaction serait la même que celle du Bureau de la concurrence, soit plus de 400 millions de dollars d'actifs. Nous parlons vraiment ici de fusions d'envergure, et non de petites fusions.

Le sénateur Tkachuk : La personne nommée par le ministre tiendra-t-elle des audiences ou fera-t-elle l'examen d'un point de vue strictement théorique? Comment l'intérêt public sera-t-il servi? Y aura-t-il des audiences partout au pays? Des politiciens y prendront-ils part?

Mme Borges : Cela dépendrait du dossier, mais c'est l'objectif visé. Vous vous rappelez sans doute qu'en 2000, il y a eu une proposition, présentée par le Canadien National et une compagnie de chemin de fer américaine. En vertu de la loi actuelle, le ministre n'a pas le pouvoir d'intervenir ou de tenir des audiences sur ce dossier; il n'a pas l'autorité pour demander au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, à l'Office des transports du Canada ou à d'autres experts d'examiner le dossier. C'est l'une des raisons pour lesquelles ce projet de loi est présenté. Il donnerait au ministre ce pouvoir. En fin de compte, si c'est une transaction assez importante, ce qui serait le cas ici, on tiendrait probablement des audiences.

Le sénateur Tkachuk : La personne nommée serait-elle une personne morale, ou pourrait-elle être un groupe? Pourrait-il s'agir du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes?

Mme Borges : Oui. Ce pourrait être un groupe d'experts.

[Français]

La présidente : Monsieur le ministre, le comité de la Chambre des communes a proposé un amendement majeur à l'article 29 du projet de loi C-11, qui a trait au bruit et à la vibration; vous en avez parlé dans votre présentation.

Au départ, l'une des forces de ce projet de loi est qu'il était le produit de nombreuses consultations avec, notamment, les représentants de l'industrie ferroviaire.

Toutefois, plusieurs représentants de l'industrie ferroviaire émettent des préoccupations importantes sur l'utilisation de l'expression « faire le moins de bruit et de vibration possible » qu'on retrouve maintenant dans le projet de loi à la demande du comité de l'autre endroit.

In the original version of the bill, the expression used was “reasonable noise.” Apparently, reference to “as little noise as possible” is rather atypical and the terms “reasonable” or “unreasonable” are typically used in various federal statutes. I would like to have your opinion on this matter.

Furthermore, there is as much concern regarding the expression in the new section 95.1(d), which refers to the potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway. The railways are wary of the vague and ambiguous nature of such terms and believe that the amendments cause the bill to upset the fragile balance between various conflicting interests. How can we reassure those with concerns?

Mr. Cannon: With regard to what is reasonable or unreasonable, I would ask Mr. Langlois to clarify the meaning of those remarks.

Mr. Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services, Transport Canada: With regard to the terminology used, if you read the transcripts of the standing House committee, it is clear that according to the representations made, the expression “as little noise as possible” is not commonly used in federal legislation.

That said, there is no legal interpretation with regard to the meaning of this expression, whereas the terms “reasonable” and “unreasonable” are interpreted more or less the same way by the Canadian courts.

In order to try to determine what the expression “as little noise as possible” means, we must take into consideration the factors set out underneath the standard. There are four such factors and each must be weighed against the others. Balancing these factors will enable the Canada Transportation Agency to determine whether the railway is causing as little noise as possible or not.

This notion of balance was implicitly found in the terms “reasonable” and “unreasonable,” which were subject to interpretation by the courts. Will this have a huge impact from a legal standpoint? I do not think so. In one way or another, a balance between these four factors must be achieved and the Canadian Transportation Agency will have to take into consideration paragraphs (a) and (b), which are essentially railway-related considerations, as well as paragraphs (c) and (d) which were added during the Commons committee stage.

The Chairman: Legally, what difference will this make?

Mr. Langlois: Time will tell. The Canadian Transportation Agency will have to reach its own interpretation of what this term means. But will it interpret it in a way that is completely opposite to the way it has interpreted reasonable or unreasonable? I would be quite surprised if this were the case. I am not saying that it is impossible since the term does not yet have a legal interpretation in Canada. However, in principle, ensuring a balance of the

Dans la première version du projet de loi, l'expression utilisée était « bruit raisonnable ». Il apparaît que la référence au « moins de bruit possible » est plutôt inhabituelle et que les termes « raisonnable » ou « déraisonnable » sont généralement employés dans les différentes lois fédérales. J'aimerais avoir votre point de vue à ce sujet.

Par ailleurs, les craintes sont aussi grandes concernant l'expression qu'on retrouve au nouvel article 95.1, à l'alinéa d), où on fait référence à l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer. L'industrie ferroviaire craint le caractère vague et ambigu de ces termes et est d'avis que les modifications apportées au projet de loi mettent en péril un équilibre fragile entre certains intérêts en conflit. Que dire à ceux qui ont des craintes afin de les rassurer.

M. Cannon : Sur la question de ce qui est raisonnable ou déraisonnable, je demanderais à M. Langlois de préciser la nature de l'interprétation de ces propos.

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques, Transports Canada : En ce qui concerne la nature de la terminologie employée, si vous lisez les transcriptions des délibérations du comité de la Chambre des communes, il est certain que les représentations qui ont été faites faisaient état du fait que l'expression « le moins de bruit possible » n'est pas communément utilisée dans la législation fédérale.

Ceci étant dit, il n'y a pas d'interprétation judiciaire concernant la signification de cette expression, alors que les termes « raisonnable » et « déraisonnable » sont interprétés de façon assez commune par les tribunaux canadiens.

Pour essayer de déterminer ce que veut dire l'expression « le moins de bruit possible », il faut prendre en considération les facteurs énumérés en dessous du standard. Ces facteurs sont au nombre de quatre et doivent être équilibrés les uns par rapport aux autres. Cet équilibre des facteurs amènera l'Office des transports du Canada à déterminer si le chemin de fer fait le moins de bruit possible ou non.

Le concept d'équilibre se retrouvait implicitement dans le concept des termes « raisonnable » et « déraisonnable » et qui ont été interprétés par les tribunaux. Cela résulte-t-il en un énorme impact du point de vue juridique? Je ne pense pas. D'une manière ou d'une autre, l'équilibre des quatre facteurs doit être atteint et l'Office des transports du Canada devra prendre en considération les alinéas a) et b), qui sont essentiellement des considérations liées aux chemins de fer, de même que prendre en considération les alinéas c) et d) qui ont été ajoutés à l'étape du comité de la Chambre des communes.

La présidente : Sur le plan juridique, quelle différence cela fait-il?

M. Langlois : Le temps le dira. L'Office des transports du Canada devra apporter son interprétation de ce que le terme veut dire. Mais va-t-il l'interpréter comme étant quelque chose qui est complètement à l'opposé de ce qui a été interprété comme raisonnable ou déraisonnable? J'en serais très surpris. Je ne dirais pas que c'est impossible puisque le terme n'a jamais encore été interprété de façon judiciaire au Canada, mais en

factors found in paragraphs (a), (b), (c) and (d) means examining whether noise is reasonable or unreasonable in nature, within the framework of the investigation that the Canadian Transportation Agency will have to conduct.

The Chairman: You believe it is implicit.

Mr. Langlois: Given the number of factors, I do not see how the Canadian Transportation Agency could avoid ensuring a balance of what is reasonable. We will have to await some legal precedents since this is not a typical term used in federal jurisprudence. However, we are comfortable with the amendment made by the House of Commons. As for the rest, we will see.

Mr. Cannon: Quite simply this clause was added to ensure better cohabitation between both the railway industry and residents who decide to build or live in proximity to the railway. Although I do not like to use this expression, I think it is about both sides reaching a reasonable accommodation.

The Chairman: When I said that the railways fear the vague and ambiguous nature of the possible impact on individuals residing in properties adjacent to the railway, I was wondering whether you believe that these fears are unfounded?

Mr. Cannon: I can tell you that, based on my experience, be it at the municipal level or in glancing at testimony in preparation for the bill, the public is in fact concerned. Furthermore, the word vibration has been added to the bill.

We are trying to find a way to protect the railways and their operations while taking into consideration the fact that, on occasion, in carrying out their economic activities, trains pass by urban areas. I think that my colleagues in the House of Commons wanted to send a message, namely that we need to be much more sensitive to such things and to try to find a middle ground that would suit all parties. That was the spirit behind this initiative.

[English]

Senator Munson: Are there penalties if a railway causes as little noise and vibration as possible? I am still trying to figure out where the line is.

Ms. Borges: The Canadian Transportation Agency will have the authority to look at the nature of the complaint, what are the activity, noise and vibrations, and determine whether there are opportunities to mitigate those impacts. If the agency believes there are, and it can tell the railway to do it, it orders the railway to do it. If the railway does not comply, the agency is a quasi-judicial body that can issue orders, and those orders have the force of law. There are stiff penalties if they do not comply.

Senator Munson: What are the penalties?

principe, l'équilibre des facteurs retrouvé aux alinéas a), b), c) et d) implique un examen du caractère raisonnable ou non du bruit dans le cadre de l'examen que l'Office des transports du Canada devra effectuer.

La présidente : Pour vous, c'est implicite.

M. Langlois : À la lumière des différents facteurs, je ne vois pas comment l'Office des transports du Canada pourrait échapper à l'équilibre de ce qui est raisonnable. Il faudra attendre que la jurisprudence se développe puisque ce n'est pas un terme usuel dans la jurisprudence fédérale, mais nous sommes confortables avec l'amendement apporté à la Chambre des communes. Pour le reste, on verra bien.

M. Cannon : Cet article a simplement été ajouté pour permettre une meilleure cohabitation entre à la fois l'industrie ferroviaire et les résidents qui choisissent de construire ou d'habiter non loin de cette emprise. Bien que je n'aime pas utiliser cette expression, il s'agit de part et d'autre, je pense, d'accommodements raisonnables.

La présidente : Quand je disais que les compagnies de chemin de fer craignent un caractère vague et ambigu de l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer, est-ce que vous trouvez que ce sont des craintes qui ne sont pas réelles?

M. Cannon : Je peux vous dire que selon mon expérience, que ce soit au municipal ou par les témoignages que j'ai pu glaner ici et là à l'occasion de la préparation du projet de loi, il y a effectivement des préoccupations de la part des citoyens. D'ailleurs, on a rajouté la question de la vibration dans le texte de loi.

On essaie de trouver une façon de protéger les sociétés de chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions en tenant compte du fait qu'il arrive parfois que, pour exécuter leurs activités économiques, ils passent dans des lieux urbanisés. À plus forte raison, je pense que le message que les collègues de la Chambre des communes ont voulu envoyer, c'est d'être beaucoup plus sensible à ces choses-là et d'essayer de trouver entre les parties des ententes qui pourraient accommoder tout le monde. C'est l'esprit qui a animé cette démarche.

[Traduction]

Le sénateur Munson : Lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait le moins de bruit et de vibrations possibles, y a-t-il des pénalités? J'essaie encore de savoir où est tracée la ligne.

Mme Borges : L'Office des transports du Canada aura le pouvoir d'examiner la nature de la plainte, la nature de l'activité, du bruit et des vibrations, et de déterminer s'il est possible d'atténuer les impacts. Si l'Office en est convaincu, il peut ordonner à la compagnie de chemin de fer de prendre des mesures appropriées. Si celle-ci refuse de se plier, l'Office est un organisme quasi-judiciaire qui peut rendre des ordonnances ayant force de loi. En cas de refus d'obtempérer, des pénalités sévères seront imposées.

Le sénateur Munson : Quelles sont ces pénalités?

Ms. Borges: It would depend on what the agency has ordered them do, but they will have to comply with the agency's order.

Senator Munson: What is the difference between "not cause unreasonable noise" and the phrase "cause as little noise and vibration as possible"? Is there a difference between the two phrases?

Ms. Borges: It is a matter of interpretation, as Mr. Langlois said. The courts and the agency will have to determine by case law what is unreasonable versus what is reasonable. It will depend on the individual situation. By asking to make as little noise as possible, it is balancing the obligations that the railway has in its operation. Proposed new section 95.1 contains a couple of obligations and factors that also have to be taken into account for railway operations, and they are to make sure that the railways are providing the service required by the shippers. Those operational requirements are in law and they have to be balanced against the needs of the communities in which the railways operate.

Senator Munson: With respect to the Pacific Gateway economy, trains moving back and forth and commerce in communities, the railway was there first. When a brand new community is built abutting the railway line that has been there for a long time, will it be able to use proposed new section 95.1 to fight the railway regarding what is described as "as little noise and vibration as possible," even though the railway may have been there for a hundred years?

Ms. Borges: Yes, possibly. In the provision, there is a requirement that they try to solve the matter voluntarily. Over the past two years, the Railway Association of Canada has been working with the Federation of Canadian Municipalities to develop guidelines to help municipalities plan better. In certain provinces, there are legal requirements for setbacks from railways. Ontario has that, but Quebec does not. These are measures that encourage better planning within the municipalities. The agency will consider who is the senior in the environment, and often, if the municipality is coming in later, the agency will take those factors into account in its decision.

Various measures can help mitigate these issues. Often, there is an issue of the level of traffic, and the measures are not always regulatory. Sometimes it is a matter of improving the grade crossings where the trains may be blocking traffic or building grade separations, and we are working on such measures. In the Pacific Gateway, for example, we are doing a big initiative to build a series of grade separations along that rail line.

Senator Eyton: My question follows on that of Senator Munson. We are not talking about grade separation so much but about noise and vibration, and the railway is a railway; trains are trains. In general, they were there before the residents, and yet

Mme Borges : Cela dépendrait de ce que l'Office a ordonné, mais la compagnie aurait à se soumettre aux ordres de l'Office.

Le sénateur Munson : Quelle est la différence entre « ne pas faire de bruit déraisonnable » et « faire le moins de bruit et de vibrations possible »? Y a-t-il une différence entre les deux formules?

Mme Borges : Comme M. Langlois l'a dit, c'est une question d'interprétation. Les tribunaux et l'Office auront à déterminer, après examen de la jurisprudence, ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas. Cela dépendra de chaque situation. Demander de faire le moins de bruit possible, c'est tenir compte des obligations de la compagnie en matière d'exploitation. Le nouvel article 95.1 prévoit un certain nombre d'obligations et de facteurs qui doivent tous être pris en considération en ce qui concerne les opérations ferroviaires, et ils visent à s'assurer que les compagnies de chemin de fer fournissent le service requis par les expéditeurs. Ces besoins en matière d'exploitation sont dans la loi et doivent respecter les besoins des communautés dans lesquelles le chemin de fer est exploité.

Le sénateur Munson : Il faut savoir, quand on parle de la porte d'entrée du Pacifique, de la circulation des trains et du commerce dans les communautés, que le chemin de fer était là avant tout le reste. Si on bâtit une toute nouvelle communauté à proximité d'une ligne de chemin de fer qui existe depuis très longtemps, pourra-t-on invoquer le nouvel article 95.1 pour attaquer la compagnie ferroviaire, en s'appuyant sur « le moins de bruit et de vibrations possible », même si le chemin de fer existe depuis un siècle à cet endroit?

Mme Borges : Oui, peut-être. En vertu de cette disposition, les parties doivent tenter de régler volontairement le litige. Au cours des deux dernières années, l'Association des chemins de fer du Canada a collaboré avec la Fédération des municipalités canadiennes pour l'élaboration de lignes directrices destinées à aider les municipalités à améliorer leur planification urbaine. Par ailleurs, certaines provinces appliquent des exigences juridiques relatives à une marge de reculement par rapport aux voies ferrées. Ce type de disposition est en vigueur en Ontario, mais pas au Québec. Ces mesures favorisent une meilleure planification au sein des municipalités. L'Office déterminera qui, du chemin de fer ou de la municipalité, était là en premier, et souvent, si c'est la municipalité qui a été établie en deuxième, l'Office en tiendra compte pour prendre sa décision.

Diverses mesures peuvent aider à parer à ces difficultés. Souvent, il y a un problème du côté de la circulation routière, et les mesures ne sont pas toujours de nature réglementaire. Il s'agit parfois d'améliorer des passages à niveau où les trains peuvent bloquer la circulation, ou de construire des sauts-de-mouton, et nous travaillons à des projets du genre. Dans le cas de la porte d'entrée du Pacifique, par exemple, nous mettons en œuvre une vaste initiative de construction d'une série de sauts-de-mouton le long de ce chemin de fer.

Le sénateur Eyton : Ma question fait suite à celle du sénateur Munson. Nous ne parlons pas tant des sauts-de-mouton que du bruit et des vibrations; une voie ferrée est une voie ferrée, et les trains restent des trains. En général, les chemins de fer étaient là

there is a wishful thought that somehow any disputes can be resolved collaboratively. I find it hard to understand how that will work.

Ms. Borges: Many issues are resolved collaboratively. Today, there is nothing in the law that allows the agency to intervene, but the agency does mediation. We have been doing it on a pilot basis. This bill would give the agency formal authority.

These issues happen every day, and the minister gets calls from members of Parliament or from community groups. We intervene often, bringing the parties together, and often they come to a solution. This bill is more for those situations where it gets so tough that you need to intervene.

Senator Eyton: Trains will make noise and vibration no matter what. They cannot move because the right of way is there. Their ability to resolve or compromise is pretty limited.

Ms. Borges: Yes and no. Often the complaints come because they are impeding the movement of road traffic. That is usually when the complaints come.

Senator Eyton: We are talking about noise and vibration.

Ms. Borges: Often the noise is happening at yards. In some instances, municipalities have built condo developments around yards, and those should not have been built. That being said, there are opportunities to locate certain activities, such as shunting operations, which cause a lot of vibration. We are encouraging the municipalities to do better planning, hence the guidelines, and the agency will be issuing the guidelines to ensure that these events are minimized and that the municipalities are planning better.

Senator Phalen: The Railway Association of Canada sent us a letter with respect to the issue of "as little noise as possible." They say that the words are not used to set a standard and that the concept of reasonableness is generally used to establish a standard and that these words have been tested before tribunals.

Have you any comment on that?

Ms. Borges: "Reasonableness" is the terminology that tends to be used, but we do use a similar phrase in the Canada Transportation Act. Section 95 of the act, which also regulates the construction of railway facilities, stipulates that in constructing railway facilities, railway companies "shall do as little damage as possible."

That is in the act already. Is it a proven, tested thing as much as reasonable? It is probably not, because we have not had the jurisprudence in this area. It will develop as soon as this is implemented.

avant les résidents, mais on a quand même cette pensée magique selon laquelle n'importe quel litige peut être résolu au moyen de la collaboration. J'ai du mal à comprendre comment cela fonctionnera.

Mme Borges : Bien des problèmes sont résolus grâce à un travail de collaboration. Aujourd'hui, rien dans la loi ne permet à l'Office d'intervenir, mais celui-ci assure des services de médiation. Nous l'avons fait dans le cadre d'un projet-pilote. Ce projet de loi conférerait à l'Office un pouvoir formel à cet égard.

De tels problèmes se présentent tous les jours, et le ministre reçoit des appels de députés ou de groupes communautaires. Il arrive souvent que nous intervenions en rapprochant les parties qui, en règle générale, trouvent une solution. Ce projet de loi convient davantage aux situations qui peuvent se compliquer à un point tel qu'une intervention est nécessaire.

Le sénateur Eyton : Les trains produiront toujours du bruit et des vibrations. Ils ne peuvent passer ailleurs, en raison de l'emprise du chemin de fer. La capacité des sociétés ferroviaires à faire des concessions ou à résoudre des litiges est assez limitée.

Mme Borges : Oui et non. Souvent, on se plaint parce qu'ils gênent la circulation routière. C'est habituellement le motif des plaintes.

Le sénateur Eyton : Nous parlons de bruit et de vibrations.

Mme Borges : Souvent, le bruit se produit dans les gares de triage. Dans certains cas, des municipalités ont construit des immeubles en copropriété aux alentours des gares de triage, mais elles n'auraient pas dû le faire. Cela dit, il est possible de localiser certaines activités comme les manœuvres ferroviaires, qui causent beaucoup de vibrations. Nous encourageons les municipalités à faire un meilleur aménagement urbain, d'où les lignes directrices que l'Office publiera à cette fin, de même que pour s'assurer de réduire au minimum ces situations.

Le sénateur Phalen : L'Association des chemins de fer du Canada nous a envoyé une lettre au sujet de l'expression : « le moins de bruit et de vibrations possible ». Elle a dit que ces mots ne servaient pas à fixer une norme, que la notion de caractère raisonnable était habituellement utilisée à cette fin et que ces termes avaient été contestés devant les tribunaux.

Avez-vous quelque chose à ajouter à cela?

Mme Borges : Le « caractère raisonnable » est l'expression qu'on tend à utiliser, mais nous recourons à un libellé similaire dans la Loi sur les transports au Canada. Aux termes de l'article 95 de la loi, qui régit la construction d'installations ferroviaires, les compagnies de chemin de fer doivent « limiter les dommages au minimum » lorsqu'elles construisent de telles installations.

Cela figure déjà dans la loi. Est-ce que cette expression a été éprouvée, contestée au même titre que le caractère raisonnable? Probablement pas, car il n'y a pas de jurisprudence dans ce domaine. Elle se développera dès l'implantation de cette mesure législative.

[Translation]

The Chairman: Representatives of major urban transportation agencies seem satisfied with the bill and transportation authorities for various municipalities will find that the proposed provisions are to their advantage. They will be right behind the provinces, but before the municipalities, in lining up to request access to railway corridors that might be abandoned. I would like to hear more from you about the process being put forward to transfer abandoned or unused railway corridors to other entities. Should various corridors be abandoned, could they be used for public transit?

Mr. Langlois: In sections 145 and following, the act establishes a process that railway companies must follow for dealing with the transfer and abandonment of their railway lines. Commercial transfers between companies are permitted without regulatory approval.

With regard to the abandonment of a railway line, companies must follow a three-step process. First, a company has to publish a notice in its triennial plan indicating that it intends to abandon operations on a line. The notice must remain in the triennial plan for at least 12 months before the company can proceed to the second step.

Second, the company shall offer to transfer its interests in the railway line to other business interests, so that they can continue to operate the line. Negotiations have to take place in the case of a commercial transfer. If no company expresses an interest in purchasing the line, the railway company shall proceed to the third step, namely to offer the railway line to various government authorities, that is to the federal and provincial governments, as well as to urban transit authorities and municipalities. If no offer is made and no interest is expressed in acquiring the line, then the company may abandon the line without any further obligation.

The Chairman: Are lines being abandoned as we speak?

Ms. Borges: At present, there is a line in downtown Vancouver that has been the subject of negotiations between the city and the Canadian Pacific Railway. It is the only line being considered at the present time for a possible abandonment of service.

The Chairman: The bill also amends the national transportation policy as set out in the Canada Transportation Act. It talks about a sustainable environment and about a competitive, economic and efficient national transportation system that meets the highest practicable safety and security standards and contributes to a sustainable environment. I find that the reference to a sustainable environment is a positive aspect. I would like to know what the potential impact of that could be on the interpretation of the new act. What changes does the department intend to make to properly give effect to the new strategic direction of the Transportation Act?

[Français]

La présidente : Les représentants des grandes agences métropolitaines de transport qui semblent satisfaites de ce projet de loi et les régies de transport qui englobent plusieurs municipalités vont trouver des avantages aux dispositions proposées. Elles viendront tout de suite après les provinces, mais avant les municipalités, pour l'accès aux corridors ferroviaires susceptibles d'être abandonnés. J'aimerais vous entendre davantage sur le processus qui est mis de l'avant dans le cas d'abandon ou de mise hors service de certains corridors ferroviaires pour l'attribution à d'autres entités. Dans le cas où certains corridors seraient en voie d'être abandonnés, pourraient-ils s'avérer utiles pour le transport en commun?

M. Langlois : Aux articles 145 et suivants, la loi établit un processus que doivent suivre les compagnies de chemin de fer pour abandonner ou transférer leurs lignes de chemin de fer. Le transfert commercial entre compagnies est permis sans autorisation réglementaire.

Pour ce qui est de l'abandon d'une ligne de chemin de fer, une compagnie doit passer par un processus en trois étapes. La première est de publier son intention d'abandonner une ligne dans son plan triennal. Cette intention doit être à même son plan triennal pour une période minimum de 12 mois avant de procéder à la seconde étape.

La seconde étape est l'offre, ou des intérêts que la compagnie a dans la ligne à des intérêts commerciaux, pour que ceux-ci continuent à exploiter la ligne. Un processus de négociation doit se tenir dans le cas d'une reprise commerciale. Si aucun intérêt ne se manifeste pour acquérir la ligne, la compagnie de chemin de fer passe par la troisième étape qui est d'offrir aux divers niveaux de gouvernement la ligne de chemin de fer. Il s'agit du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des administrations de banlieue, des municipalités. Si aucune offre n'est faite, s'il n'y a aucune expression d'intention d'acquérir la ligne, la compagnie peut abandonner la ligne et il n'y a plus aucune obligation à l'égard de cette ligne.

La présidente : Est-ce qu'il y a des lignes qui sont en voie d'être abandonnées en ce moment?

Mme Borges : En ce moment, il y a une ligne au centre de Vancouver pour laquelle il y avait des négociations entre la ville et le chemin de fer Canadien Pacifique. C'est la seule ligne qui est en voie d'être abandonnée à ce jour.

La présidente : Le projet de loi propose aussi de modifier la politique nationale des transports qu'on retrouve dans la Loi sur les transports au Canada. Le nouvel énoncé fait référence à la notion d'environnement durable. Il y est question d'un système de transport compétitif rentable qui répond aux plus hautes normes possible de sûreté et de sécurité, qui favorise un environnement durable. Il me semble que la référence à un environnement durable est un élément positif. J'aimerais savoir quel impact potentiel cela peut avoir sur l'interprétation de la nouvelle loi. Quels sont les changements que compte effectuer le ministère pour refléter fidèlement et plus concrètement cette nouvelle orientation stratégique de la Loi sur les transports?

Ms. Borges: I think that that will have a positive impact. Now, we talked about the new projection concerning railway noise and the abandonment of railway corridors. That all contributes to a sustainable environment. These are things that are not in the current legislation. This will help the department and the agency to better interpret legislation and give serious consideration to such transportation issues in the future.

Mr. Cannon: I simply would like to add that I met with various associations that are in favour of expanding public transit services. Public transit has been proven to be a key element in reducing greenhouse gas emissions and pollution. We have adapted our bill to these important principles in order to embark on the path to sustainable environment.

The Chairman: The provisions regarding mergers and acquisitions refer to the various consultations that can be held between the minister and the commissioner. Might those meetings or consultations not undermine the commissioner's independence?

Mr. Langlois: The objective of those meetings is simply to deal with common issues they might have on criteria identified through interest tests and those brought forward pursuant to the Competition Act.

The Chairman: That does not guide the commissioner.

Mr. Langlois: Indeed. The purpose of those provisions is to allow the commissioner to do the work he is currently mandated to do under the Competition Act and report to the minister in an independent manner, pursuant to his own enabling legislation; the minister can then take the commissioner's findings and bring them to the Governor-in-Council.

The Chairman: A pilot project was launched in June 2000 by the Transportation Agency, whereby mediation was used as a dispute settlement mechanism between air carriers and their clients. I seem to recall that the pilot project was a success, and the current bill focuses on mediation as a way of resolving potential disputes between carriers and their clients. Given that this part of the bill is based on a successful project, I would like to learn more about that pilot project. What criteria were used to conclude it was a success? What type of complaint was involved and what kind of follow-up was done?

Mr. Langlois: The pilot project was set up in 2000. Each time a complaint was filed with the agency, both sides were offered mediation. Of course, this was all voluntary, so mediation occurred when both parties agreed to it. The project was a success. I do not have the exact figures, but the success rate of cases that went to mediation was quite high, that is, above 80 per cent. The project showed that, insofar as both sides are willing to sit down at the same table, negotiate a common solution and settle the problem themselves, the success rate was very high. That prompted the framer of the bill to want to

Mme Borges: Je pense que cela aura un impact positif. Maintenant, nous avons parlé de la nouvelle prévision concernant le bruit des chemins de fer, l'abandon des corridors de chemin de fer. Tout cela contribuera à l'environnement durable. C'est une chose qui n'est pas présente dans la présente loi actuelle. Cela aidera le ministère et l'office à mieux interpréter les lois et à prendre cela en considération de façon très importante dans l'avenir du transport.

M. Cannon: J'ajouterais simplement que j'ai eu des représentations de différentes associations qui favorisent l'émergence et la poursuite des choses dans le transport en commun. Nul n'est besoin de faire la preuve aujourd'hui que le transport en commun demeure quand même un élément extrêmement important au niveau des diminutions de gaz à effet de serre, des émissions polluantes et ainsi de suite. Le fait d'adapter notre projet de loi à ces grands principes fait en sorte qu'il y a effectivement un virage pour un environnement durable.

La présidente: Les dispositions concernant l'examen des fusions et acquisitions font référence aux diverses consultations qui peuvent exister entre le ministre et le commissaire. Cela ne peut-il pas compromettre l'indépendance du commissaire quand vous avez de telles rencontres ou consultations?

M. Langlois: Le but des rencontres est simplement de traiter des éléments qu'il pourrait y avoir en commun entre les critères soulevés en vertu des tests d'intérêt et ceux soulevés en vertu de la Loi sur la concurrence.

La présidente: Cela ne guide pas le commissaire.

M. Langlois: En effet. L'intention en adoptant ces dispositions était de permettre au commissaire de faire le travail qu'il fait actuellement en vertu de la Loi sur la concurrence et rapporter au ministre indépendamment, en vertu de sa propre loi; et le ministre prendra les conclusions du commissaire et les amènera au gouverneur en conseil.

La présidente: Il y a un projet pilote lancé en juin 2000 par l'Office des transports, qui faisait appel à la médiation comme mode de règlement entre les transporteurs aériens et leurs clients. Ce projet pilote, me semble-t-il, a été couronné de succès et le présent projet de loi mise sur la médiation pour résoudre les conflits potentiels entre transporteur et client. Puisque le choix fait dans ce projet s'inspire d'une expérience fructueuse, il faut le dire, j'aimerais en savoir davantage sur le projet pilote en question. Sur quoi se base-t-on pour arriver à la conclusion que ce fut un succès? De quel type de plainte s'agissait-il à ce moment-là et quel type de suivi a été fait?

M. Langlois: Le projet pilote a été mis sur pied en 2000. Chaque fois qu'une plainte était déposée à l'office, l'offre de médiation était faite aux deux parties. Évidemment, c'était volontaire, donc la médiation avait lieu dans la mesure où les deux parties l'acceptaient. Cela a été un succès. Je n'ai pas les chiffres exacts en tête, mais le ratio de succès des dossiers qui sont passés par la médiation était très élevé. C'était au dessus de 80 p. 100. L'expérience a démontré que, dans la mesure où deux parties veulent s'asseoir à la même table et négocier une solution commune, régler le problème entre eux, le taux de succès

include these provisions in the draft legislation and to provide the official legislative authority to proceed with mediation in all cases under his jurisdiction.

The Chairman: Does that then facilitate follow-up?

Mr. Langlois: In what way?

The Chairman: Although the pilot project was deemed a success, what kind of complaints were addressed? Were they major complaints? And what action was taken to follow-up on these complaints?

Mr. Langlois: The project dealt with all kinds of complaints. There were some very significant ones. Just recently, a major service complaint was settled in Vancouver. It also included noise complaints. As you know, the agency was responsible for responding to noise complaints up until 2000, when this responsibility was shifted elsewhere. However, in actual fact, the agency has continued to act on such complaints since 2000, in cases where two parties request mediation services. The success rate was also very high. Many complaints about costs associated with railway crossings were also settled. Mediation is used by the agency in all cases it addresses, including airline complaints.

The Chairman: Mr. Minister, you told us that the Competition Bureau would continue to look into the impact of mergers and acquisitions on competition. However, it has been noted that the wording in section 53.2.4(b)(ii) differs from wording used in the Competition Act. Is the difference intentional? Would it not have been better to use the wording contained in the Competition Act? Why was the wording changed?

Mr. Cannon: While my colleagues are looking for that information, I would respond to your last question by simply saying that I will make sure you get a copy of the report on mediation efforts, so that you can consider it and use it in your deliberations. You were saying that the wording differs from that found elsewhere. Is that correct?

The Chairman: The wording in your bill is different from the wording used in the Competition Act. Was that intentional?

Ms. Borges: We developed these provisions in conjunction with the Competition Bureau.

The Chairman: So you did this in conjunction with bureau officials?

Ms. Borges: Yes, we did, we consulted them and they were pleased with the provisions.

[English]

Senator Phalen: Before I ask a question, I would like to refer to your brief. On page 3 of your statement you indicate that airlines will be required to include certain business costs in their base price and clearly indicate all fees, charges and taxes on behalf of third parties in the price of their tickets.

était très élevé. Cela a amené le législateur à vouloir inclure ces dispositions et lui donner officiellement l'autorité législative pour procéder et le faire dans tous les dossiers qui relèvent de sa compétence.

La présidente : Cela facilite que le suivi par la suite?

M. Langlois : Dans quel sens?

La présidente : Quand on arrive à la conclusion que c'est un succès, de quel type de plaintes pouvait-il s'agir? Est-ce que c'était des plaintes importantes, majeures? Et quel type de suivi a été fait pas la suite en regard de ces plaintes?

M. Langlois : Cela touchait toutes les plaintes. Il y en a eu de très importantes. Dernièrement, une plainte de service très importante s'est réglée à Vancouver. Cela touchait également des plaintes de bruit. L'office, comme vous le savez, assumait la juridiction sur les plaintes concernant le bruit jusqu'en 2000 et l'a perdu. Depuis 2000 jusqu'à ce jour, elle les traite encore; dans la mesure où deux personnes demandent des services de médiation pour régler ce type de plainte, elle le fait. Le taux de succès était également très élevé. Beaucoup de plaintes ont été résolues également pour ce qui est de plaintes de coûts aux croisements ferroviaires. Cela touche l'ensemble des plaintes que l'office traite, y compris les plaintes aériennes.

La présidente : Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que le Bureau de la concurrence continuera de se pencher sur l'incidence concurrentielle des fusions et des acquisitions. Cependant, on remarque que la disposition 53.2.4.b)ii) utilise des mots différents de la Loi sur la concurrence. Est-ce qu'on a vraiment voulu changer ces mots? Est-ce qu'on n'aurait pas mieux fait de reprendre ceux de la Loi sur la concurrence? Pourquoi a-t-on changé ces mots?

M. Cannon : Pendant que mes collègues recherchent cette information, je vous dirais simplement, à l'égard de votre dernière question, que je vais essayer de m'organiser pour que vous puissiez avoir le rapport qui nous a permis de conduire à l'effort de médiation, de sorte que vous puissiez vous en inspirer et l'examiner. Vous dites en fait que le libellé n'est pas similaire à ce qu'on retrouve ailleurs, n'est-ce pas?

La présidente : Vous utilisez dans votre loi des mots différents de ceux de la Loi sur la concurrence. C'est voulu?

Mme Borges : Quand nous avons développé ces provisions, c'est avec le concours du Bureau de la concurrence.

La présidente : Vous l'avez fait avec eux?

Mme Borges : Oui, nous les avons consultés et ils sont contents de ces mots.

[Traduction]

Le sénateur Phalen : Avant de poser une question, j'aimerais parler de votre mémoire. À la page 3, vous indiquez que les lignes aériennes seront tenues d'inclure certains coûts liés aux opérations dans leur prix de base et d'indiquer clairement l'ensemble des redevances, des frais et des taxes facturés au nom de tiers dans le prix des billets qu'ils annoncent.

Thank you very much. That was really needed and was past due. It is good to see it there.

The briefing material we received states a number of objectives of the National Transportation Policy. One objective is that the rates and conditions do not constitute an undue obstacle to the movement of traffic within Canada or to the export of goods from Canada. Are there any legislative or regulatory changes in Bill C-11 that will ensure that this objective will be met?

Mr. Cannon: I will defer the question.

Ms. Borges: This provision is a simplification of what is in the act today. Basically, we are trying to ensure that the rates and conditions do not obstruct the movement of any traffic within or outside of Canada. There are no provisions in the act that do that at all. In fact, the provisions in the act that pertain to freight, which is the subject of another bill, provide shippers with a series of remedies so that if they feel the railway is charging too much or the conditions of carriage are unreasonable, they have recourse to the Canadian Transportation Agency to solve those problems.

Senator Phalen: Does that mean we will be getting another bill?

Mr. Cannon: That is correct.

Senator Phalen: Will it take one or two more bills?

Mr. Cannon: One more. I believe I indicated that previously when I first appeared before the committee. I called it the trilogy of Bill C-44.

Senator Phalen: This bill proposes reducing the number of members of the Canadian Transportation Agency from seven to five and requiring them to reside in the National Capital Region.

Do you now have or have you in the past had any regional offices or regional agencies?

Mr. Cannon: I will first give you a general appreciation of why we have done this. We feel that the Canadian Transportation Agency will be able to carry out its responsibilities more efficiently with five members located here in the headquarters rather than seven. There are financial savings to this, such as travel costs and operational expenses. Expenses will be saved for office space, et cetera. The agency has been working and operating with five members over the last two years.

Ms. Borges: Currently, the members are in the region and their office is their home. When a case is being heard, they often fly into Ottawa. As the minister said, this bill is an effort to bring more efficiency to the way hearings are done and to make

Merci beaucoup. Le besoin de telles dispositions se faisait vraiment sentir depuis longtemps. C'est une bonne chose de voir qu'elles figurent dans le projet de loi.

Les documents d'information qui nous ont été remis précisent un certain nombre d'objectifs visés par la politique nationale sur les transports, dont celui que les tarifs et conditions ne constituent pas un obstacle abusif au trafic à l'intérieur du Canada ou à l'exportation des marchandises du Canada. Y a-t-il des changements législatifs ou réglementaires au projet de loi C-11 qui permettront d'atteindre cet objectif?

M. Cannon : Je vais laisser ma collègue répondre.

Mme Borges : Cette disposition constitue une simplification de ce qui est prévu actuellement dans la loi. Pour l'essentiel, nous tâchons de nous assurer que les tarifs et conditions n'entravent pas le mouvement de quelque trafic que ce soit, à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada. Aucune disposition de la loi ne permet cela. En fait, les dispositions législatives relatives au transport de marchandises, qui font l'objet d'un autre projet de loi, fournissent aux expéditeurs une série de solutions, de sorte que s'ils jugent qu'une compagnie ferroviaire leur impose des tarifs trop élevés ou que les conditions de transport sont déraisonnables, ils peuvent recourir à l'Office des transports du Canada pour régler ces problèmes.

Le sénateur Phalen : Cela signifie-t-il qu'on nous soumettra un autre projet de loi?

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Phalen : Faudra-t-il un ou deux projets de loi supplémentaires?

M. Cannon : Un seul. Je pense l'avoir déjà indiqué lors de ma première comparution devant votre comité. J'ai parlé de la trilogie du projet de loi C-44.

Le sénateur Phalen : Le projet de loi propose de faire passer le nombre des membres de l'Office des transports du Canada de sept à cinq, et d'obliger ses membres à habiter dans la région de la capitale nationale.

Avez-vous actuellement, ou avez-vous déjà eu par le passé des agences ou des bureaux régionaux?

M. Cannon : Je vais commencer par vous expliquer, de façon générale, les raisons pour lesquelles nous avons prévu ces mesures. Nous considérons que l'Office des transports du Canada sera en mesure de s'acquitter plus efficacement de ses responsabilités avec cinq membres ici, dans l'administration centrale, plutôt qu'avec sept membres. Cela représente également des économies, notamment du côté des frais de déplacement et des coûts de fonctionnement. On limitera les dépenses au chapitre de la location de bureaux, entre autres. L'Office fonctionne avec cinq membres depuis deux ans.

Mme Borges : Actuellement, les membres sont en région et leurs bureaux se trouvent chez eux. Lorsqu'une affaire est entendue, ils prennent l'avion pour venir à Ottawa. Comme le ministre l'a dit, ce projet de loi vise à rendre la conduite des

sure cases can be handled expeditiously by having everyone here in the National Capital Region.

You were asking whether there are other agencies with similar requirements. Yes. Most of the federal courts — the Supreme Court, the Federal Court of Canada and the Court of Appeal — all have requirements that members be in the National Capital Region. This is also a quasi-judicial body. It is important that the members be available when cases are being heard.

Senator Phalen: With respect to having seven members instead of five, this legislation adds to the responsibilities of the agency the responsibilities of regulating airfare advertising, handling complaints about railway noise and vibration, and mediating disputes. With this increase in service, do you still feel you can reduce the number of members from seven to five?

Ms. Borges: Yes. As Minister Cannon mentioned, the agency has been operating with five members for the last two years. The members are reviewing large and difficult cases. Much of the day-to-day dealing with mediation is done by the agency staff.

The agency has, I believe, approximately 260 people. They have established a mediation team of between 30 and 40 people. They are people in the agency, the actual officials, doing a lot of mediations, and not the actual members. The members are looking at complaints and more difficult cases.

We are pretty comfortable. The agency has appeared before the standing committee twice to indicate whether or not they felt they had sufficient resources. Moreover, having them in the National Capital Region will allow them to do more work because they are all here together five days a week full time, increasing their efficiency.

Senator Eyton: I find the provision in your response quite incredible. If anyone in the country should be using planes and trains to get anywhere, it should be the guys in the agency.

Airports are a big concern, but where are the major concerns? They are in cities such as Vancouver, Calgary, Toronto, Montreal and perhaps Halifax. That does not include the Ottawa airport. With respect to trains, the vital questions, particularly on freight, relate to the West Coast with the Asia Pacific Gateway, the East Coast and the commuter systems that service the four or five cities I just mentioned.

Here on an island in Ottawa we will have five people who should know about trains and planes and use them frequently, and somehow they are expected to do their job. I have trouble with that.

Mr. Cannon: I think my official alluded to the fact that a large number of Crown corporations and agencies are located here in Ottawa. I might be mistaken, but I believe the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, for instance, has its head office here and hears complaints.

audiences plus efficace et à faire en sorte que les causes soient réglées rapidement grâce à la présence de tout le monde ici, dans la région de la capitale nationale.

Vous avez demandé s'il y avait d'autres offices assujettis à des exigences similaires. La réponse est oui. La plupart des tribunaux fédéraux — la Cour suprême, la Cour fédérale et la Cour d'appel du Canada — imposent à leurs membres d'habiter dans la région de la capitale nationale. L'Office est également un tribunal quasi judiciaire. Il est important que les membres soient disponibles lorsqu'une cause fait l'objet d'une audience.

Le sénateur Phalen : En ce qui a trait au fait d'avoir sept membres au lieu de cinq, cette mesure législative ajoute aux responsabilités de l'Office celles d'assurer la réglementation des tarifs aériens annoncés, de traiter les plaintes concernant les bruits et vibrations causés par les chemins de fer et d'arbitrer les différends. Compte tenu de ces services supplémentaires, croyez-vous toujours qu'il est possible de réduire de sept à cinq le nombre de membres?

Mme Borges : Oui. Comme l'a dit le ministre Cannon, l'Office fonctionne depuis deux ans avec cinq membres, qui examinent de grands et difficiles dossiers. La plupart des activités de médiation quotidiennes sont effectuées par le personnel de l'Office.

L'Office emploie, je crois, environ 260 personnes. Il a mis sur pied une équipe de médiation formée d'une trentaine ou d'une quarantaine de fonctionnaires de l'Office. Ils font beaucoup de médiation, contrairement aux membres, qui examinent les plaintes et les cas plus complexes.

Nous sommes fort à l'aise avec ce fonctionnement. L'Office a comparu devant le comité permanent à deux reprises pour dire s'il croyait disposer de suffisamment de ressources. De plus, en étant dans la région de la capitale nationale, les membres pourront accomplir davantage de travail parce qu'ils sont ensemble à temps plein, cinq jours par semaine, ce qui accroîtra leur efficacité.

Le sénateur Eyton : Je trouve cette disposition assez incroyable. S'il y a des gens, au Canada, qui devraient prendre l'avion ou le train pour se rendre quelque part, ce sont bien les gens de l'Office.

Les aéroports sont une question importante, mais les préoccupations principales concernent des villes comme Vancouver, Calgary, Toronto, Montréal et peut-être Halifax. Cela exclut l'aéroport d'Ottawa. En ce qui a trait aux trains, les questions essentielles, surtout pour ce qui est du transport de marchandises, concernent la côte Ouest, la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, la côte Est et les trains-navettes qui desservent les quatre ou cinq villes que je viens de citer.

Ici, sur une île, à Ottawa, il y aura cinq personnes qui devraient s'y connaître en matière de trains et d'avions et utiliser fréquemment ces modes de transport, et qui sont censées faire leur travail. Cela me pose problème.

M. Cannon : Je pense que ma fonctionnaire a évoqué le fait qu'un grand nombre de sociétés d'État et d'offices sont établis ici, à Ottawa. Je peux me tromper, mais je pense que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, par exemple, a son administration centrale ici, et entend les plaintes.

Senator Eyton: Travel is expensive.

Mr. Cannon: Yes. On some occasions, the CRTC does travel when it wants to do extensive review. In this case, we are not looking at that.

You raised the issue of whether or not we should be decentralizing some organizations to be able to ensure that these organizations are closer. I am not of that view. The system has worked extremely well in the past. That is another debate, and I do not want to debate with you on that issue.

Senator Phalen: Unlike like its predecessor, Bill C-11 proposes no changes to the final offer arbitration provisions in Part IV of the Canada Transportation Act. What were the changes in the final offer arbitration provisions proposed in Bill C-44, the previous bill, that are not contained in this bill?

Mr. Cannon: I am sorry; final offer arbitration is not in this bill, it is in the freight bill. We are not in the right bill here.

Senator Phalen: What is the arbitration procedure, then?

Ms. Borges: As Minister Cannon said, the final offer arbitration is one of the remedies for freight transportation between the railways and the shippers. When negotiating rates and conditions of carriage, it allows that if a shipper is not satisfied with the offer put forward by the railway, he can complain to the Canadian Transportation Agency and the matter is referred to an arbitrator. The arbitrator has the option of selecting either the offer of the railway or that of the shipper.

Complaints have been heard frequently, most of them having been in favour of the shippers, but that is the subject of the other bill.

Senator Phalen: That was the reason for my question. Just recently in the Senate we had a bill, Bill C-46, and the resolution mechanism was binding arbitration in the same form that you just suggested. I have a problem with that.

I am asking the question because I want to know just how it is working. Normally in the arbitration system, the arbitrator hears the case and probably reaches a compromise position with the two parties. In this instance, the arbitrator is picking one or the other. I personally think that could be dangerous.

Ms. Borges: You should be aware that the provision currently in the act was created in the late 1980s. It has been in effect for several years. It has worked fairly well. It is a very expedited process. Shippers gets a decision within 60 days. If they wish to turn to a commercial arbitrator who would conduct an arbitration much like you are describing, they are free to do so. This is a regulated remedy, which is why it is different.

Le sénateur Eyton : Les déplacements coûtent cher.

M. Cannon : Oui. À l'occasion, les représentants du CRTC se déplacent quand ils souhaitent effectuer un examen approfondi. En l'occurrence, ce n'est pas ce que nous souhaitons.

Vous avez soulevé la question de savoir si nous devrions ou non décentraliser certains organismes pour pouvoir assurer leur proximité. Je pense que non. Ce système a fonctionné à merveille par le passé. Mais c'est là l'objet d'une autre discussion, et je ne souhaite pas me lancer dans un débat là-dessus avec vous.

Le sénateur Phalen : Contrairement à son prédécesseur, le projet de loi C-11 ne propose aucune modification aux dispositions relatives au processus d'arbitrage des propositions finales, qui figurent dans la partie IV de la Loi sur les transports au Canada. Quelles étaient les modifications en ce sens prévues dans le projet de loi C-44, le projet de loi précédent, qui ne sont pas contenues dans le projet de loi actuel?

M. Cannon : Je suis désolé; ce n'est pas dans le présent projet de loi qu'on traite de l'arbitrage des propositions finales, mais dans celui qui concerne le transport des marchandises. Vous vous trompez de projet de loi.

Le sénateur Phalen : Quelle est la procédure d'arbitrage, alors?

Mme Borges : Comme le ministre Cannon l'a dit, l'arbitrage des propositions finales est l'une des solutions dont disposent les compagnies ferroviaires et les expéditeurs en matière de transport des marchandises. Lorsqu'il s'agit de négocier les tarifs et conditions de transport, il permet à un expéditeur insatisfait de l'offre que lui a faite une compagnie ferroviaire de déposer une plainte auprès de l'Office des transports du Canada, qui renverra la cause à un arbitre. Celui-ci pourra choisir entre l'offre de la compagnie ferroviaire et celle de l'expéditeur.

On a souvent entendu des plaintes, et la plupart d'entre elles étaient favorables aux expéditeurs. Mais cela concerne un autre projet de loi.

Le sénateur Phalen : C'était le but de ma question. Tout récemment, au Sénat, on nous a présenté le projet de loi C-46, dont le mécanisme de résolution consistait en un arbitrage obligatoire identique à celui dont vous avez parlé. Cela me dérange.

Je pose cette question parce que je veux savoir comment cela fonctionne. Normalement, en vertu du système d'arbitrage, l'arbitre entend une cause et en arrive probablement à une position de compromis entre les deux parties. Dans ce cas-ci, il a deux choix. Personnellement, je crois que cela peut être dangereux.

Mme Borges : Vous devriez savoir que la disposition qui figure actuellement dans la loi a été créée à la fin des années 1980. Elle est en vigueur depuis plusieurs années et fonctionne assez bien. Elle permet un processus très rapide; les expéditeurs obtiennent une décision dans les 60 jours. S'ils souhaitent faire appel à un arbitre commercial, qui effectuerait un arbitrage très semblable à ce que vous décrivez, ils sont libres de le faire. Il s'agit d'un recours réglementé, ce qui explique la différence.

Senator Phalen: The emergency bill that was passed in the Senate the other day does not allow for that.

Ms. Borges: That is right. That was the labour dispute with CN.

Mr. Cannon: However, that option is there, senator.

Senator Carney: Minister, thank you for taking the time to come to talk about this bill. As my colleagues have indicated, there are few departments of government that impact Canadians, particularly Western Canadians, more than does your ministry. I endorse the position taken by my Central Canadian colleague about the need to diversify the residence of the commissioners. They must be experts in their regions the way senators are. Many of us would query the need to have them all sitting here in Ottawa.

I want to talk about the public interest provisions. I want to point out for the record that not all human settlements follow the railway. In British Columbia, believe it or not, the human settlements were there before the railway, because the railway was only built as a condition of joining Confederation. Many of our issues in transportation involve the fact that the settlements were there first, and that is particularly true of the Asia Pacific Gateway where there is much concern about the destruction of farmland, the viability of agricultural industries and the grade crossings of transportation, which I hope will be another issue before this committee.

Who decides the criteria for the public interest? This committee spent much time dealing with a review of media. We found in that review that the competition policy was too narrow. Presumably, that is one reason that you would want to have the public review. How will you know which ones they are? For instance, in British Columbia, the biggest concern on the merger or acquisition, whatever you want to call it, of British Columbia Railway Company, BCRC, and CN is the enormous increase in the number of derailments, pollution and destruction of fishery streams, the loss of life and limb, because the operations of CN are much different than those of BCRC. There are longer trains and less engine power, and that is being blamed for truly appalling levels of destruction and damage by derailments.

Who decides whether that is an issue you will look at, given the fact that we are very rocky and mountainous while some other areas of Canada are not? I would like you to deal with that issue, and then I have a question on air safety.

Mr. Cannon: I will let my officials deal with the public interest issue but I want to give you a specific definition on the public interest notion. I want to reassure you, senator, that we take safety issues in high regard. When I was appointed to this portfolio, there were a number of train derailments and safety issues related to those. We acted immediately with railway

Le sénateur Phalen : Le projet de loi d'urgence adopté l'autre jour par le Sénat ne permet pas cela.

Mme Borges : C'est exact. Cela concernait le conflit de travail avec le CN.

M. Cannon : Quoi qu'il en soit, la possibilité est là, sénateur.

Le sénateur Carney : Monsieur le ministre, merci d'avoir pris le temps de venir nous parler de ce projet de loi. Comme mes collègues l'ont dit, peu de ministères ont un aussi grand impact que le vôtre pour les Canadiens, particulièrement ceux de l'Ouest. J'appuie la position adoptée par mon collègue du centre du Canada en ce qui concerne le besoin de diversifier les lieux de résidence des commissaires. Ils doivent être des spécialistes dans leurs régions, tout comme les sénateurs. Nous sommes nombreux à nous interroger sur la nécessité de faire en sorte qu'ils soient tous ici, à Ottawa.

Je voudrais parler des dispositions relatives à l'intérêt public. J'aimerais souligner, aux fins du compte rendu, que ce ne sont pas tous les établissements humains qui suivent la ligne de chemin de fer. En Colombie-Britannique, croyez-le ou non, les établissements humains étaient là avant la voie ferrée, car celle-ci a été construite uniquement comme condition à l'entrée dans la Confédération. Dans le domaine des transports, bien des litiges sont liés au fait que les établissements étaient là en premier, et c'est particulièrement vrai dans le cas de la porte d'entrée de la région Asie-Pacifique, où l'on se préoccupe beaucoup de la destruction des terres arables, de la viabilité des industries agricoles et des passages à niveaux qui, je l'espère, sont une autre question dont sera saisi ce comité.

Qui décide des critères en matière d'intérêt public? Notre comité a consacré beaucoup de temps à un examen des médias, au cours duquel nous avons découvert que la politique de la concurrence était trop restreinte. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles vous souhaiteriez tenir un examen public. Comment saurez-vous quels sont ces critères? Par exemple, en Colombie-Britannique, les plus grandes craintes en ce qui a trait à l'acquisition ou à la fusion, ou peu importe le nom que vous voulez lui donner, de la British Columbia Railway, ou BCRC, et du CN concernent l'augmentation considérable du nombre de déraillements, la pollution, la destruction des cours d'eau de pêche, les décès ou les mutilations parce que les activités du CN sont très différentes de celles de la BCRC. Des trains plus longs et une puissance motrice moins élevée sont à l'origine du niveau vraiment consternant de destructions et de dommages causés par les déraillements.

Qui déterminera si c'est un dossier que vous examinerez, compte tenu du fait que notre région est très rocheuse et montagneuse, contrairement à d'autres territoires du Canada? J'aimerais que vous répondiez à cette question, puis j'en poserai une autre au sujet de la sécurité aérienne.

M. Cannon : Je laisserai mes fonctionnaires répondre à votre question concernant l'intérêt public, une notion dont j'aimerais toutefois vous donner une définition très précise. Je vous rassure, sénateur : nous accordons beaucoup d'importance aux questions de sécurité. Quand j'ai été nommé à ce portefeuille, il y avait un certain nombre de déraillements de trains et de questions de

audits. We do them on a specific basis and we do them either generally speaking or specifically speaking. We did that. We have called upon CN to conform itself to a certain number of rules and regulations. We had to invoke section 32 of the Railway Safety Act.

Later in the year, I went to cabinet and asked for a full review of the safety tools that are there, because we want to make sure that the tools that we will apply and that should be applied are fair and equitable across all levels of transportation.

I did appoint a former minister, Doug Lewis, to head a panel. He is actually in the midst of setting up public consultations on that. The Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities met today with officials from CN to discuss this issue. We take this issue very seriously and we want to get back to the members of Parliament with specific recommendations on how to tighten up our rules and regulations regarding safety issues.

I will let Ms. Borges and Mr. Langlois respond to the public interest aspect.

Ms. Borges: In clause 13 of the bill, proposed new section 53.1(2) states that the minister shall issue any guidelines and that he shall determine the public interest. The issue that you are mentioning is but one of them. Safety would be an important consideration.

Senator Carney: No, my issue is who decides the criteria to judge the public interest. The public interest is huge, and if you have this process, I am trying to focus you: Who decides what are the terms of reference for a public review?

Ms. Borges: The minister would set out the terms of reference, and then if he appoints a panel to review, the panel would be looking at the guidelines that will be established for this process. They will also take into account proposed section 5 in clause 2 of this bill, which provides the policy direction, as well as other acts and legislation that may pertain to safety. The policy objectives in the Railway Safety Act would be important in that regard. They will take into account the framework that would have implications for that one factor, the safety factor.

Other public interest issues would also be considered — for example, the impacts on employment. I mentioned earlier the impacts on other service providers, such as a passenger rail provider or a port provider. Things like that may not be directly related to the issue of competitiveness, but they will be published. Once the entities that are merging file an application, that information will be publicly available regarding what information they must provide to the minister.

Senator Carney: You raised a good point about publishing. We have under Industry Canada a requirement that any acquisitions by foreign companies must meet a Canadian test of net benefit

sécurité qui y étaient liées. Nous avons réagi immédiatement en soumettant les chemins de fer à des vérifications, ce que nous faisons tant de façon ponctuelle que générale. Nous l'avons fait. Nous avons exigé du CN qu'il se conforme à un certain nombre de règles et de règlements. Pour cela, nous avons dû invoquer l'article 32 de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Plus tard dans l'année, je me suis adressé au Cabinet pour demander un examen complet des dispositifs de sécurité en place, car nous voulons nous assurer que ceux que nous appliquerons, et qui devraient être appliqués, soient justes et équitables à tous les niveaux dans le domaine des transports.

J'ai nommé un ancien ministre, Doug Lewis, pour diriger un groupe. Il est justement en train de préparer des consultations publiques à ce sujet. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a rencontré aujourd'hui des représentants du CN pour discuter du problème. Nous prenons la chose très au sérieux et nous voulons revenir à la Chambre avec des recommandations précises pour resserrer la réglementation concernant les questions de sécurité.

Je vais maintenant laisser Mme Borges et M. Langlois vous parler de l'intérêt public.

Mme Borges : D'après l'article 13 du projet de loi, le nouveau paragraphe 53.1(2) proposé dit que le ministre doit établir les lignes directrices et déterminer si elles servent l'intérêt public. La question que vous avez soulevée n'est que l'une d'entre elles. La sécurité serait un élément important à prendre en considération.

Le sénateur Carney : Non, ce que je veux savoir, c'est qui établit les critères permettant de déterminer l'intérêt public. L'intérêt public est une question fondamentale, et si vous vous engagez dans ce processus, j'aimerais vous ramener à cette question : qui décide des conditions à appliquer dans le cadre d'un examen public?

Mme Borges : Le ministre fixera les conditions, et ensuite, s'il décide de nommer un groupe pour procéder à un examen, ce dernier étudiera les lignes directrices qui seront établies pour le processus. Le groupe tiendra également compte de l'article 5 proposé dans l'article 2 de ce projet de loi, qui donne les directives, ainsi que d'autres lois et mesures législatives qui touchent la sécurité. Les objectifs énoncés dans la Loi sur la sécurité ferroviaire seraient importants à cet égard. Le groupe prendra en considération l'ensemble des éléments qui pourraient avoir des répercussions sur la sécurité.

On se pencherait également sur d'autres questions d'intérêt public — par exemple, les conséquences sur l'emploi. J'ai parlé plus tôt de l'incidence sur les autres fournisseurs de services comme les services ferroviaires aux voyageurs et portuaires. Même si ces questions ne sont pas directement liées à la capacité concurrentielle, elles seront quand même publiées. Une fois que les entreprises qui fusionnent auront rempli une demande, on publiera l'information qu'elles doivent transmettre au ministre.

Le sénateur Carney : Vous avez fait une remarque intéressante à propos de la publication. À Industrie Canada, il y a une exigence selon laquelle toute acquisition par des compagnies

to Canada. However, you can never actually find out what those are, because of "competition factors." Would the criteria and how they meet those criteria be published?

Ms. Borges: Yes. This process is envisaged to be a public process. As you mentioned, the Competition Act is a closed process because of the competition dimensions. This process is to provide interested parties in the Canadian public with the opportunity to make their views known on the implications of a potential merger for the public interest, so it is a public interest review.

Senator Carney: Is that within 42 days?

Ms. Borges: Yes.

Senator Carney: There is not much time to do that on a national issue.

This may not be covered in the bill, but here is a chance to raise it with you. My son, the pilot, flies 747s for an international airline. Occasionally the safety reports come to my address; I do not know why, as he is long gone. As I read them, if anyone knew about the actual incidents and the number of near misses that happen, they would not get on an airplane, which would be difficult.

At the same time, we read in the paper that Transport Canada is moving away from safety inspectors and moving towards putting the onus on the airlines to carry out the safety audits. Could you comment on that? That is very much in the public mind right now.

Mr. Cannon: I think, senator, that you are alluding to Bill C-6, which is now in front of the standing committee. The idea here is to be able not only to continue but to add an additional layer of safety to the airline industry, as a matter of fact. The system being proposed is a safety management system, SMS, which has been proven now over many years.

Contrary to what you might have heard, we are not diminishing in any way, shape or form the number of inspectors. Ten years ago there were 1,400 inspectors. With the emergence of NAV CANADA, some of those inspectors have gone there, and some have gone to airport services. Generally speaking, we maintain a level of roughly 870 inspectors throughout the Tier 1 and Tier 2 airports in the country.

SMS is an added feature that is recognized by the International Civil Aviation Organization. Moreover, this system is in place in a large number of communities and countries across the world. Canada plays a leadership role in this domain.

I cannot give you a timeline on how the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities will move this piece of legislation forward, but when they get into the clause-by-clause aspect of this legislation, I have indicated to them,

étrangères doit répondre aux critères de l'avantage net pour le Canada. Toutefois, compte tenu des « facteurs de concurrence », on ne peut jamais savoir en quoi elles consistent. Les critères seront-ils rendus publics, de même que la mesure dans laquelle les acquisitions les respectent?

Mme Borges : Oui. Ce processus devrait être public. Comme vous l'avez dit, la Loi sur la concurrence est un processus peu transparent en raison des dimensions liées à la concurrence. Ce processus vise à donner au public canadien intéressé l'occasion de faire connaître son point de vue concernant l'incidence d'une fusion potentielle sur l'intérêt public; il s'agit donc d'un examen d'intérêt public.

Le sénateur Carney : Sera-t-il effectué dans un délai de 42 jours?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Carney : Cela ne nous donne pas beaucoup de temps pour examiner une question d'intérêt national.

Ce dont je vais vous entretenir n'est peut-être pas visé par le projet de loi, mais c'est justement l'occasion de vous en faire part. Mon fils pilote des Boeing 747 pour une compagnie aérienne internationale. Même s'il a quitté la maison depuis longtemps déjà, il m'arrive encore, à l'occasion, de recevoir des rapports de sécurité. En y jetant un coup d'œil, j'ai été consterné d'apprendre le nombre d'incidents et de quasi-collisions qui survenaient. Si tout le monde savait cela, je crois qu'il n'y aurait plus personne à bord des avions et cela poserait problème.

En même temps, nous avons lu dans le document que Transports Canada comptait ne plus affecter d'inspecteurs de sécurité sur les lieux, mais obliger à la place les compagnies aériennes à mener leurs propres vérifications de sécurité. Qu'en pensez-vous? C'est une question qui préoccupe vraiment le public à l'heure actuelle.

M. Cannon : Je pense, sénateur, que vous faites allusion au projet de loi C-6, qui fait actuellement l'objet d'une étude au sein du comité. En fait, il ne s'agit pas seulement de maintenir la sécurité de l'industrie aérienne; il faut aussi l'accroître. On a proposé un système de gestion de la sécurité, le SGS, qui a fait ses preuves il y a de nombreuses années déjà.

Contrairement à ce que vous pouvez avoir entendu, nous ne réduisons d'aucune façon le nombre d'inspecteurs. Il y a 10 ans, Transports Canada comptait 1 400 inspecteurs, mais avec l'arrivée de NAV CANADA, plusieurs se sont tournés vers cette entreprise ou les services aéroportuaires. En général, nous maintenons un effectif d'environ 870 inspecteurs dans les aéroports de niveau 1 et 2 au pays.

Le SGS est un nouveau système reconnu par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est en place dans un grand nombre de collectivités et de pays partout dans le monde. Le Canada joue un rôle de chef de file à ce chapitre.

Je ne saurais vous dire à quel moment le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités présentera ce projet de loi, mais hier après-midi ou avant hier, j'ai indiqué aux députés que nous souhaitions prendre part à son étude article par

yesterday afternoon or the day before yesterday, that we are interested in ensuring that there are sufficient safeguards in the legislation. Colleagues around the table can be reassured that we are not deregulating the aviation industry. On the contrary, we are adding an additional layer of safety.

Senator Carney: On another matter, I have left you a letter about an issue on the West Coast concerning the dumping of sewage into coastal waters by cruise ships. There are currently no anti-sewage regulations. This is a concern to some of my colleagues. There is no enforcement; compliance is voluntary only, and therefore there are no penalties. There are regulations coming down the track that have gone through the first phase. Now we are waiting for the second phase, which would require the cruise ships to comply with the new regulations.

The cruise ship season is starting. Three hundred ships will be operating in our waters, bringing \$1 billion worth of economic activity, but thousands of people generating waste. I would ask you, as soon as possible, to announce when those new regulations will be posted and put into effect, because the coastal communities want them before the cruise ship season starts. Thank you for your indulgence.

Mr. Cannon: I will be more than pleased, senator, to look at your letter and respond to you. I was in British Columbia not long ago and did receive representation on behalf of the small-vessel owners, who thought that this was an atrocious way of doing things. I do not want to get into a long discussion about that.

Senator Carney: You do not want to hear about the sewage disposal of small vessels?

Mr. Cannon: I do. I am extremely sensitive to the arguments being put forth here. We just cannot use our waters as a dumping area for sewage.

Senator Zimmer: I too would like to have this bill expedited as quickly as possible. As you have stated, Bill C-26 and Bill C-44 died on the Order Paper. I understand that some organizations in the other House wanted to make some major amendments to the bill, which would have killed it, so, in wisdom, they divided the bill up into, in your terms, the trilogy. It is a good thing, because those issues will be addressed in the new bill. I share your vision to move on this as soon as possible. It has been long in happening.

My first question has been dealt with by other honourable senators, but I wish to refer again to the issue of unreasonable noise versus as little noise and vibration as possible. I share the vision of my colleagues in that I feel that unreasonable noise is more reasonable.

I have a question regarding airfare advertising. Not so long ago, when we went to the airport we were confronted with having to pay \$10 to board the airplane because of the improvement fee.

article afin d'être certains qu'il prévoit suffisamment de mesures de protection. Vous pouvez donc être assurés que nous ne sommes pas en train de déréglementer l'industrie de l'aviation. Au contraire, nous ajoutons un filet de sécurité.

Le sénateur Carney : Par ailleurs, je vous ai remis une lettre concernant le déversement d'eaux usées des bateaux de croisière dans les eaux de la côte Ouest. Aucun règlement n'a été pris jusqu'à maintenant pour interdire ces déversements, et plusieurs de mes collègues s'en inquiètent. Comme il n'y a pas de réglementation à cet effet, la conformité est donc volontaire et, par conséquent, aucune sanction n'est imposée. Il y a un règlement qui a franchi la première étape. Nous attendons donc la deuxième, qui obligera les bateaux de croisière à s'y conformer.

La saison des bateaux de croisière est sur le point de commencer. Trois cents bateaux navigueront sur nos eaux, ce qui représente des retombées économiques d'un milliard de dollars, mais aussi les déchets de milliers de personnes. Je vous demanderais donc d'indiquer le plus vite possible quand cette réglementation entrera en vigueur, parce que les communautés à proximité des côtes comptent là-dessus avant le début de la saison. Merci de votre compréhension.

M. Cannon : Sénateur, je lirai votre lettre et y répondrai avec grand plaisir. Je suis allé en Colombie-Britannique dernièrement, et les propriétaires de petites embarcations m'ont fait part de leurs préoccupations. Selon eux, c'était sans contredit l'une des pires façons de faire les choses. Toutefois, je ne veux pas m'engager dans une longue discussion à ce sujet.

Le sénateur Carney : Vous ne voulez pas en savoir plus sur l'évacuation des eaux usées des petites embarcations?

M. Cannon : Ce n'est pas du tout ça. Je suis extrêmement sensible aux arguments qui ont été invoqués. Il est tout à fait inadmissible que des gens se servent de nos eaux comme zone de déversement.

Le sénateur Zimmer : J'aimerais, moi aussi, que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible. Comme vous l'avez indiqué, les projets de loi C-26 et C-44 sont morts au *Feuilleton*. Je sais que certaines organisations à la Chambre voulaient apporter de nombreux amendements à cette mesure législative, ce qui normalement aurait causé sa mort, mais on a pris la sage décision de scinder le projet de loi en trois ou, comme vous dites, d'en faire une trilogie. C'est une bonne chose, parce que ces préoccupations se reflètent dans le nouveau projet de loi.

Tout comme vous, je suis d'avis qu'il faut l'adopter le plus tôt possible. On a déjà suffisamment attendu. Ma première question a été abordée par d'autres honorables sénateurs, mais j'aimerais revenir sur la notion de « bruit déraisonnable » par opposition au « moins de bruit et de vibrations possible ». Je suis d'accord avec mes collègues pour dire que le bruit déraisonnable est plus raisonnable.

J'ai une question concernant les tarifs aériens annoncés. Il n'y a pas si longtemps, il fallait payer 10 \$ avant l'embarquement pour couvrir les frais d'améliorations aéroportuaires. C'était agaçant

It was a bit annoying and delaying. Now the charges are being handled by the carriers, including extra security fees caused by 9/11 and extra fuel costs caused by the environment.

The fees appear to be misconstrued. These are not the air carriers' charges. The carrier is not the villain in this case but the intermediary. The carrier is passing the charges along and handling the fees to give back to the Canadian Transportation Agency. It is unfair that Star Alliance, Lufthansa and others are able to not show these other charges, and they also sell the same fares. It is a disadvantage for the air carriers who have to show those fares in advertising, because it gives the wrong impression that they are charging those fees themselves. Is there a way that this could be more fairly dealt with?

Mr. Cannon: Ms. Gravis-Beck is the expert in this domain, so she will respond to that question.

Brigita Gravis-Beck, Director General, Air Policy, Transport Canada: The intent of the bill is for airline carriers, which are regulated federally, if they are selling to the public, whether they are international carriers or domestic carriers, to bring their pricing practices to a common approach. As the minister noted in his introductory comments, this would ensure that business costs, such as NAV CANADA charges, are clearly reflected in their base costs and that flow-through charges that carriers collect on behalf of third parties, whether taxes collected on behalf of the government, the air security charge, or airport improvement fees collected on behalf of airports, are broken out separately. Therefore, the consumer would be aware of the bottom line, the total charge, and everyone would have a very transparent understanding of what the ticket charges would be.

This approach would bring carrier prices into line with prices currently being advertised and proposed by resellers. Resellers are managed through provincial legislation, not through federal legislation. They include wholesalers and tour operators. Ontario and Quebec, the two largest provinces in terms of reselling activity, have already introduced legislation and have regulations that require all-in pricing. This approach will ensure that direct carrier sales, as well as the reseller sales in the two largest provinces, will be in line.

Provincial jurisdictions have slightly different approaches across the country, and not all provinces require all-in pricing. We will still not have national uniformity because some resellers in some provinces will still have flexibility. We will not have a perfect situation, but we will be bringing greater parity and comparability.

Senator Zimmer: That was the intent of my question, to bring in the legislation in a way that makes it fair for all and does not imbalance the presentation.

Ms. Gravis-Beck: Correct.

et dilatoire. Ce sont maintenant les transporteurs aériens qui assument ces coûts, ainsi que les frais supplémentaires pour la sécurité, depuis les attentats du 11 septembre 2001, et pour le carburant, en raison de la conjoncture actuelle.

On semble mal interpréter ces frais puisqu'en fait, ils ne sont pas imposés par les transporteurs aériens. Il ne faut pas les blâmer dans ce cas car ils ne sont que les intermédiaires. Le transporteur prélève des sommes qu'il remet ensuite à l'Office des transports du Canada. Ce n'est pas juste que des compagnies comme Star Alliance, Lufthansa et d'autres, n'aient pas à annoncer ces frais, même si elles les imposent. Les transporteurs aériens qui sont obligés de le faire sont en quelque sorte désavantagés, parce qu'on a l'impression que ce sont eux qui s'en mettent plein les poches. Y a-t-il moyen d'être plus équitable?

M. Cannon : Mme Gravis-Beck est l'experte en la matière. Nous allons donc lui laisser le soin de répondre à cette question.

Brigita Gravis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Le projet de loi vise à amener les transporteurs aériens régis par le gouvernement fédéral qui vendent au public, peu importe qu'ils soient internationaux ou nationaux, à adopter une approche commune concernant leur prix. Comme le ministre l'a indiqué, dans sa déclaration liminaire, cela permettrait de nous assurer que les coûts de l'entreprise, tels que les frais imposés par NAV CANADA, sont clairement reflétés dans les prix de base, et que les frais intermédiaires imposés au nom de tierces parties, que ce soit les taxes perçues pour le gouvernement, les dépenses liées à la sécurité aérienne ou celles faites par les aéroports pour payer les améliorations aéroportuaires, soient pris séparément. Ainsi, le consommateur aurait une bonne idée des bénéfices nets, du total des frais, et tout le monde saurait exactement ce qui entre en ligne de compte dans le prix du billet.

De cette façon, les prix des transporteurs aériens seraient au même niveau que ceux actuellement annoncés et pratiqués par les revendeurs. Ceux-ci sont assujettis aux lois provinciales et non fédérales. Les revendeurs comprennent également les organisateurs de voyages. L'Ontario et le Québec, les deux provinces les plus importantes en matière de revente, ont déjà présenté une mesure législative et disposent d'une réglementation qui oblige les revendeurs à annoncer les prix réels. Cela fera en sorte que les ventes directes des transporteurs et celles des revendeurs dans les deux provinces seront comparables.

D'une province à l'autre, les approches adoptées sont légèrement différentes. Par exemple, ce ne sont pas toutes les provinces qui exigent l'annonce des prix réels. Nous n'aurons pas plus d'uniformité au pays parce que les revendeurs, dans quelques provinces, jouiront toujours d'une certaine souplesse. La situation ne sera pas parfaite, mais au moins, nous aurons une plus grande parité et nous pourrions faire de meilleures comparaisons.

Le sénateur Zimmer : C'est ce que je veux savoir, comment être plus juste envers tout le monde.

Mme Gravis-Beck : Très bien.

Senator Zimmer: In view of this additional airfare advertising they will have to do, will the government be providing the carriers with any financial assistance for costs such as changes to the website?

Ms. Gravitis-Beck: No, it will not.

Senator Zimmer: Can you please provide the committee with examples of the types of information that the Canadian Transportation Agency could, under Bill C-11, compel carriers, from intermediaries in transportation movements and others, to provide for security reasons?

Ms. Borges: The data provisions are being amended basically to enable the department to collect data for security purposes. It has nothing to do with privacy. It is more to help in planning the needs for security at airports or port facilities.

Right now the Canadian Air Transport Security Authority relies on the department or the airport authorities to provide information about when the greatest numbers of passengers are coming through and it relies extensively on that data for planning personnel requirements. The same issues are happening with security measures at ports. It is a matter of providing the department with the authority to collect data that can be used for security planning purposes.

Senator Munson: Are any of the amendments passed by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities unworkable for the department?

Mr. Cannon: No. I would say no.

Senator Munson: So it is all good, as my son would say?

Mr. Cannon: It is all good, Senator Munson.

Senator Eyton: Does the bill do anything to promote or enhance competition? I recognize that the Competition Bureau is referred to here, but its role is to keep it the same or reduce it a little. It seems to me there is a tremendous value to competition and it is the only protection to consumers over a long period of time. I do not see any expressed value for more competition or any drive within the bill itself that says this is something we believe in and it is, in itself, an objective.

Mr. Cannon: I suggest, senator, that we look elsewhere for that. This of course has a number of provisions that are consumer-friendly and that turn the corner on sustainable development.

We can look at the policy that the government has put in place in terms of what I call blue skies, which is air liberalization and agreements that we have now struck with the United States and with Great Britain. We do have a list of countries we are negotiating with. That will enable Canadians to reach out and use other air carriers. That is a fine example, I believe, of fostering competition and driving prices down. That is a policy that is now

Le sénateur Zimmer : Étant donné que les transporteurs devront annoncer ces tarifs supplémentaires, le gouvernement prévoit-il leur accorder une aide financière afin qu'ils puissent assumer des coûts comme ceux associés à la mise à jour de leur site web?

Mme Gravitis-Beck : Non, pas du tout.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous donner au comité des exemples du type d'information que l'Office des transports du Canada, en vertu du projet de loi C-11, pourrait obliger les transporteurs, qu'ils soient intermédiaires ou non, à lui fournir pour des raisons de sécurité?

Mme Borges : On est justement en train de modifier les dispositions relatives à ces informations pour permettre au ministère de recueillir des données à des fins de sécurité. Cela n'a rien à voir avec la protection des renseignements personnels. C'est davantage pour mieux planifier les besoins en matière de sécurité aux aéroports ou aux ports.

À l'heure actuelle, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien compte sur le ministère ou les autorités aéroportuaires pour lui fournir de l'information concernant le nombre de passagers afin qu'elle puisse planifier son effectif en conséquence. C'est la même chose concernant les mesures de sécurité aux ports. Il faut conférer au ministère le pouvoir de recueillir des données qui serviront à planifier les mesures de sécurité.

Le sénateur Munson : Y a-t-il des amendements adoptés par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités des Communes qui sont difficiles à appliquer pour le ministère?

M. Cannon : Je dirais que non.

Le sénateur Munson : Alors, comme dirait mon fils, tout est parfait?

M. Cannon : Tout est parfait, sénateur Munson.

Le sénateur Eyton : Tente-t-on, par ce projet de loi, de favoriser ou d'accroître la concurrence? Je reconnais qu'on fait référence au Bureau de la concurrence, mais son rôle est plutôt de la maintenir ou de la réduire un peu. Il me semble qu'on doit accorder une grande importance à la concurrence, car c'est la seule protection pour les consommateurs à long terme. Pourtant, le projet de loi ne laisse rien entrevoir de tel.

M. Cannon : Je propose, sénateur, que nous regardions ailleurs pour cela. Le présent projet de loi renferme un certain nombre de dispositions axées sur le consommateur qui misent sur le développement durable.

Nous pouvons penser à la politique que le gouvernement a mis en place concernant ce que j'appelle le ciel pur et bleu, c'est-à-dire la libéralisation du transport aérien, et les accords que nous avons conclus avec les États-Unis et la Grande-Bretagne. Nous avons une liste de pays avec lesquels nous négocions. Cela permettra aux Canadiens d'utiliser d'autres transporteurs aériens. À mon avis, c'est un très bel exemple des mesures que prend le gouvernement

in place with this government. This piece of legislation does not necessarily focus and drive that issue of competition in the way that you are mentioning.

Senator Eyton: It is important that the agency runs the system and is aware of that and respects it, because they ultimately control airplanes and trains.

Mr. Cannon: You are absolutely right, but I might have misunderstood your question in terms of economic competition. Of course the agency must play a role here — a fair, level playing field.

Senator Eyton: I am a Toronto boy, so excuse me if I am a little local.

Mr. Cannon: All politics is local, senator.

Senator Eyton: That is right. The bill talks about trains and planes. Is there any mechanism, I suppose through the agency — and here I am thinking out loud — that will make them work together more effectively? I am thinking particularly of Toronto where we have tremendous traffic congestion and an airport that handles over 30 million people and grows dramatically every year. There has been deadlock in terms of progress that could be made to provide efficient commuter rails that could service the airport and relieve the congestion. I am thinking of London and Gatwick and Heathrow or Charles de Gaulle in Paris. Much of the world has gone in that direction. Toronto has the rights of way with local authorities that run commuter trains but that has not worked at all in combination with the airport. I find that remarkable.

Mr. Cannon: Senator, there are efforts being made in that direction. For instance, if we look at Vancouver, that is what the Canada Line is all about, with its spur off to the airport. It is in construction now. That is a fine example of what we are looking at.

I think you are alluding to the 20/2020 project in Toronto, which is also receiving support. I do understand there are issues around completing that.

In Montreal, which is the other community that we are looking at, we are working quite strongly with the Quebec government and the municipal government of course to be able to set that up. You are absolutely right, senator, when you say that in terms of efficiency, in terms of economic competitiveness, we must be able to put forward projects of that nature and of that scope. We have many tools available to us, whether they be the different infrastructure programs or public-private partnerships, but those are things we are looking at.

I am completely convinced that you are absolutely right: we must be able to find new ways of intermodal transportation and to make more seamlessly connected networks to be able not only to support our growing economy, but also to make sure that people are able to commute in a better fashion.

pour stimuler la concurrence et faire baisser les prix. C'est une politique maintenant établie. Cette mesure législative n'est pas axée sur la concurrence de la façon que vous décrivez.

Le sénateur Eyton : Il est important que l'Office gère le système, tienne compte de cet aspect et le respecte, parce qu'en fin de compte, c'est lui qui contrôle les avions et les trains.

M. Cannon : Vous avez parfaitement raison, mais je crois avoir mal saisi votre question concernant la concurrence économique. De toute évidence, l'Office doit jouer un rôle en établissant des règles équitables pour tous.

Le sénateur Eyton : Je suis un gars de Toronto, alors pardonnez-moi si je m'intéresse particulièrement à cette ville.

M. Cannon : La politique est toujours une affaire locale, sénateur.

Le sénateur Eyton : C'est vrai. Le projet de loi traite des trains et des avions. Y a-t-il un quelconque mécanisme, au sein de l'Office — et je réfléchis ici à voix haute —, qui pourrait relier plus efficacement ces deux moyens de transport? Je pense en particulier à Toronto, qui a de gros problèmes de congestion routière et un aéroport qui accueille plus de 30 millions de personnes et ne cesse de prendre de l'expansion chaque année. Le projet du train de banlieue, qui permettrait de desservir l'aéroport et, ainsi, de désengorger le réseau routier, n'a pas beaucoup avancé. Je pense ici aux aéroports de Gatwick et de Heathrow, à Londres, et à l'aéroport Charles de Gaulle, à Paris. La plupart des pays en sont arrivés là. Toronto a les emprises ferroviaires, de même que les autorités locales qui s'occupent des trains de banlieue, mais cela n'a pas du tout fonctionné en combinaison avec l'aéroport. Je trouve cela incroyable.

M. Cannon : Sénateur, on déploie des efforts dans ce sens. Par exemple, si nous prenons Vancouver, c'est ce que fait la Canada Line, avec son embranchement près de l'aéroport. C'est en cours de construction. C'est un bel exemple de ce que nous voulons.

Je pense que vous faites allusion au projet 20/2020, à Toronto, qui reçoit aussi du soutien. Je sais toutefois qu'il connaît des problèmes de mise en œuvre.

À Montréal, qui est l'autre ville visée, nous travaillons évidemment très fort avec le gouvernement provincial et l'administration municipale pour mettre cela sur pied. Vous avez tout à fait raison, sénateur, lorsque vous dites qu'en termes d'efficacité et de concurrence économique, nous devons être capables de mener des projets de cette nature et de cette envergure. Nous avons de nombreux outils à notre disposition, que ce soit les différents programmes d'infrastructure ou les partenariats public-privé, et ce sont des choses qui nous intéressent.

Je suis entièrement d'accord avec vous : nous devons trouver de nouveaux moyens de transport multimodal et relier les réseaux de façon à pouvoir non seulement soutenir notre économie en pleine croissance, mais aussi faciliter les déplacements quotidiens de la population.

Senator Eyton: I raise it because I think the agency is ideally situated to help as an intervener, obviously not with the money, but in making that happen. To me, the ideal is in Victoria Station in London: I check my bags, buy my ticket and I am boarded on the plane. I go out to the airport and in a few minutes I get on an airplane without anything further. It is seamless and it is a combination of the airport and the train line.

Senator Adams: I remember when I worked here with the committee at the time that we lost the short run railway somewhere around 1990.

The closest railway to where I live in Rankin Inlet is in Churchill, Manitoba. I have to go down there and buy a ticket to go to Winnipeg and it takes me two days to get to Winnipeg from Churchill by railway.

We have things coming through from Winnipeg going up to the community where we live. For example, I bought furniture in Winnipeg, about four pieces. It cost \$800 to ship them from Winnipeg to Churchill and another \$1,100 from Churchill to Rankin Inlet.

When you speak of merging airlines and railways in the future, are you talking about cargo as well or are you just concerned about merging the railway and the airline for passengers?

Mr. Cannon: Senator, the costs involved in many of these initiatives are horrendous. They are extremely important costs. If we are talking about northern development, adaptation measures are required. On a competitive basis, of course, we must be able to recognize that costs there are much higher, which have just mentioned.

What are the programs, what are the elements, what are the tools that could be put in place to be able to support and sustain that? I think that we have already looked at that through our infrastructure programs. As a matter of fact, we are looking at that now.

With the cooperation that we can get from the provinces and local municipalities, we will be putting together some interesting features in our next program — which I am not privileged to divulge tonight — in terms of infrastructure to be able to sustain that kind of growth in areas such as the one to which you are referring.

Senator Adams: If there is a merger between some of the airlines and if you are looking at that, does it matter what kind of airline you are talking about? We have many different kinds of airlines in Canada. If I want to go to Toronto from here, can I make a reservation on any airline, WestJet or Air Canada or any other airline?

Mr. Cannon: Yes, of course, if they are already there. Clearly, if the air carrier is not there, he will go there if there is an economic challenge, a possibility of doing it.

Le sénateur Eyton : J'en parle parce que je crois que l'Office est idéalement placé pour aider à titre d'intervenant, évidemment pas au niveau financier, mais pour faire bouger les choses. Pour moi, la gare Victoria à Londres est le modèle idéal : j'enregistre mes bagages, j'achète mon billet et je suis prêt pour l'embarquement. Je me rends à l'aéroport et en quelques minutes, je monte dans l'avion sans aucune autre procédure. Cela se fait sans entrave et c'est une collaboration entre l'aéroport et la société ferroviaire.

Le sénateur Adams : Je me souviens de l'époque où je travaillais ici avec le comité lorsque nous avons perdu le chemin de fer sur courtes distances vers 1990.

La ligne ferroviaire la plus proche de chez moi à Rankin Inlet se trouve à Churchill, au Manitoba. Je dois me rendre là-bas et acheter un billet pour pouvoir aller à Winnipeg. Il me faut deux jours pour me rendre de Churchill à Winnipeg par train.

La collectivité où nous habitons reçoit des marchandises en provenance de Winnipeg. Par exemple, j'ai acheté quatre meubles à Winnipeg. J'ai payé 800 \$ pour les expédier de Winnipeg à Churchill et 1 100 \$ de plus de Churchill à Rankin Inlet.

Lorsque vous parlez de fusionner à l'avenir les lignes aériennes et les lignes ferroviaires, y incluez-vous aussi les cargaisons ou ne considérez-vous la fusion des lignes aériennes et ferroviaires que pour les passagers?

M. Canon : Sénateur, les coûts liés à un grand nombre de ces initiatives sont exorbitants et extrêmement importants. Si nous parlons du développement du Nord, des mesures d'adaptation sont requises. Dans le cadre d'un processus concurrentiel, bien sûr, nous devons reconnaître que les coûts sont beaucoup plus élevés là-bas, ce qui vient d'être dit.

Quels sont les programmes, les éléments et les outils que nous pouvons mettre en place pour appuyer et maintenir cela? Je crois que nous avons déjà examiné cela dans nos programmes d'infrastructure. En fait, nous examinons cela maintenant.

Avec la coopération que nous pouvons obtenir des provinces et des municipalités locales, nous allons inclure quelques attributs intéressants dans notre prochain programme en matière d'infrastructure — que je n'ai pas le privilège de divulguer ce soir — pour être en mesure de soutenir une telle croissance dans des domaines comme ceux que vous avez mentionnés.

Le sénateur Adams : S'il y a une fusion entre certaines des lignes aériennes et si vous êtes entre train d'examiner cette éventualité, le type de lignes aériennes changera-t-il quelque chose? Nous avons toutes sortes de lignes aériennes au Canada. Si je veux aller à Toronto à partir d'ici, puis-je faire une réservation auprès de n'importe quelle ligne aérienne — WestJet, Air Canada ou toute autre ligne aérienne?

M. Cannon : Oui, bien sûr, si ces compagnies aériennes sont déjà là. De toute évidence, si le transporteur aérien n'a pas de desserte sur une région donnée, il en ouvrira une s'il y a une possibilité commerciale.

A couple of years ago, there was no Porter Airlines. I am not citing Porter as being one airline or another, but they were not there and now they are; they fly regularly into Toronto City Centre Airport. You have WestJet there and Air Canada is doing that.

With the Open Skies agreements that we have signed now, we have the possibility of having more international services. As we move forward with policies such as Open Skies, we will be able to see better opportunities such as the ones you are looking for.

Senator Adams: Between the railway and hydro, I have a piece of property here in the east of Ottawa. They want to build something there close to where I live. They had to go to either the CN railway easement or to hydro. Is that still working?

Ms. Borges: Actually, the line here in the Ottawa area is owned by VIA Rail now. In most cases, it is the two railways — either CN or CP — that still own the rights of way. Any passenger services are usually contracting with them for access to their lines.

In some cases you mentioned earlier, the short lines come out of CN and CP when they do not have the need for the freight services. There are various mechanisms in place, and the process set out in this act allows local interests — if CN or CP is no longer operating a line — to take over that local interest, whether it is a government entity or a private sector entity. Often it is very expensive; buying the infrastructure is expensive and maintaining it is equally expensive. There has to be a business case for it, but the opportunities are there.

Senator Adams: You still have to work with the municipality; do you know exactly the easement in the municipality there?

Ms. Borges: Yes. For example, if CN or CP is discontinuing a line, or, for that matter, if any short line that is federally regulated is no longer needed for freight rail operations, provisions in the act allow a municipality to look at acquiring the line for urban transit services; or if there is no need for other transportation, they can take that line for bike paths and things like that so that the right-of-way is preserved for community purposes. In fact, a lot of the Trans-Canada path across the country is former railway rights-of-way.

Senator Adams: The pipeline was part of the easement process too, was it not?

Ms. Borges: Yes.

Senator Adams: The path went right down and continued through the United States.

La compagnie Porter Airlines n'existait pas il y a quelques années. Je ne la mentionne pas en tant qu'une ligne aérienne particulière, mais parce qu'elle ne desservait pas Toronto auparavant. Maintenant, elle le fait et offre des vols réguliers vers l'aéroport central de Toronto. On y trouve aussi WestJet et Air Canada.

L'accord Cielis ouverts que nous venons de signer nous permet d'avoir plus de services internationaux. À mesure que nous mettrons en œuvre des politiques comme l'accord Cielis ouverts, de meilleures possibilités comme celles que vous envisagez se présenteront.

Le sénateur Adams : Je possède une propriété ici dans l'est d'Ottawa, entre le chemin de fer et la centrale hydroélectrique. Ils veulent construire quelque chose près de chez moi. Ils ont dû s'adresser au CN ou à la centrale hydroélectrique pour les servitudes. Est-ce que ce projet tient toujours?

Mme Borges : En fait, la ligne ici dans la région d'Ottawa appartient désormais à VIA Rail. Dans la plupart des cas, ce sont les deux sociétés de chemin de fer — le CN ou le CP — qui possèdent toujours le droit de passage. Tout service de transport de passagers doit généralement conclure des contrats avec les compagnies pour accéder à leurs lignes.

Dans certains des cas que vous avez mentionnés tout à l'heure, le CN et le CP abandonnent les lignes ferroviaires sur courtes distances lorsque les services marchandises ne sont pas nécessaires. Divers mécanismes sont en place, et le processus établi dans ce projet de loi permet aux intervenants locaux, secteur public ou secteur privé — si le CN ou le CP n'exploite plus la ligne — de prendre le contrôle de cet intérêt local. C'est souvent très onéreux; l'achat de l'infrastructure est coûteux et son entretien l'est tout autant. Il faut faire une analyse de rentabilisation pour cela, mais les possibilités existent.

Le sénateur Adams : Vous devez quand même travailler avec la municipalité; savez-vous exactement ce que sont les servitudes dans la municipalité là-bas?

Mme Borges : Oui. Par exemple, si le CN ou le CP abandonne une ligne ou, en fait, si une ligne ferroviaire sur courtes distances sous réglementation fédérale n'est plus nécessaire pour le transport ferroviaire de marchandises, les dispositions de la loi permettent à une municipalité d'envisager l'acquisition de la ligne pour des services de transport urbain. Toutefois; s'il n'est pas nécessaire d'ajouter d'autres transports, la municipalité peut utiliser cette ligne pour en faire des pistes cyclables, par exemple, afin que le droit de passage soit préservé à des fins communautaires. D'ailleurs, une grande partie de la route Transcanadienne est constituée d'anciens droits de passage ferroviaire.

Le sénateur Adams : Le pipeline faisait également partie des servitudes, n'est-ce pas?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Adams : Le tracé allait directement vers le sud et continuait jusqu'aux États-Unis.

Senator Munson: I wanted to bring this up because rail safety is a big issue right now and it has always been a big issue. Clause 47 in the bill proposes to replace the current section 158 with a provision that permits the minister to enter into an agreement with a provincial authority to authorize the latter to regulate the construction, operation and safety of a railway, as well as rates and conditions of service in the same manner and to the same extent it may regulate a railway in its own jurisdiction. I like national standards, but I wonder whether you worry that delegating to the provinces could lead to lower standards.

Senator Carney: Only under Liberal governments.

Mr. Cannon: This provision was put into the piece of legislation specifically for the O-Train in Ottawa. Ms. Borges can speak to that but that is the case here.

Senator Munson: Okay, but obviously it could happen elsewhere, could it not?

Ms. Borges: In fact, if you are familiar at all with the urban transit systems today, the federal government really only regulates, under the Railway Safety Act, the interprovincial or international lines. Anything that is operated within a province — the metro systems in Montreal, Toronto and Vancouver, the sky train systems, the O-Train system, because Ottawa has acquired all the rail lines from the railway and it will be operating within this jurisdiction — follows the standards of the American Public Transit Association. They are North American standards and they apply specifically to urban transit.

Those standards are different than what is in the Railway Safety Act because they are operating different kinds of equipment and they are not mixing with the freight trains. If they mix with the freight trains, then that falls under the federal Railway Safety Act standards.

This is broad — it is to accommodate the O-Train — but it is allowing that if, in the future, any other urban transit entity acquires a line, they would be able to operate within those standards.

Senator Munson: I guess it could be called the “oh, oh train,” because we really do not have much of an O-Train.

Mr. Cannon: I cannot let that one go by. I just want to reassure Senator Munson that the money is still available for a light rail train system in Ottawa. It has already been said, I know.

Senator Carney: I want to correct the record because I misread the clauses in the bill. In reviewing clause 53.1(6), I used the figure of 42 days that the public interest review would have to be done. That is not correct. The 42 days applies only if the minister decides that there are no public interests.

Subclause 53.1(6) states:

Le sénateur Munson : Je voulais soulever ce point parce que la sécurité ferroviaire est aujourd'hui une grande question, et l'a toujours été. L'article 47 du projet de loi propose de remplacer l'article 158 actuel par une disposition qui permet au ministre de conclure avec toute autorité provinciale un accord permettant à celle-ci de réglementer la construction, l'exploitation et la sécurité d'une voie ferrée ainsi que les prix et conditions des services, tout comme elle peut réglementer une voie ferrée à l'intérieur du territoire relevant de sa compétence. Je suis en faveur des normes nationales, mais ne craignez-vous pas que la délégation des pouvoirs aux provinces affaiblisse les normes?

Le sénateur Carney : Seulement si c'est sous la direction des gouvernements libéraux.

M. Cannon : Cette disposition a été incluse dans le projet de loi précisément pour le projet O-Train à Ottawa. Mme Borges peut en parler, mais c'est le cas ici.

Le sénateur Munson : D'accord, mais évidemment, cela pourrait se passer ailleurs, n'est-ce pas?

Mme Borges : En fait, si vous connaissez bien tous les systèmes de transport urbain actuels, vous savez que le gouvernement fédéral ne réglemente en réalité que les lignes interprovinciales ou internationales en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les métros à Montréal, à Toronto et à Vancouver, les aérotrains, le réseau O-Train, parce qu'Ottawa a fait l'acquisition de toutes les lignes de la compagnie ferroviaire et l'exploitation du réseau relèvera de sa compétence — tout ce qui est exploité au sein d'une province respecte les normes de l'American Public Transit Association. Ce sont des normes nord-américaines qui s'appliquent spécifiquement au transport urbain.

Ces normes diffèrent de celles de la Loi sur la sécurité ferroviaire car elles visent différents types de matériel et elles n'incluent pas les trains de marchandises. Si elles incluaient les trains de marchandises, ce serait alors les normes fédérales de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui s'appliqueraient.

Il s'agit d'une portée vaste — pour répondre aux besoins du réseau O-Train — mais si, à l'avenir, une autre entité de transport urbain faisait l'acquisition d'une ligne, elle pourrait opérer dans le cadre de ces normes.

Le sénateur Munson : Je suppose qu'on peut appeler cela le réseau du « train oh, oh », car nous n'avons pas vraiment un O-Train.

M. Cannon : Je ne peux pas laisser passer cela. Je veux seulement rassurer le sénateur Munson que les fonds pour un système de train léger sur rail à Ottawa sont toujours disponibles. On l'a déjà annoncé, je sais.

Le sénateur Carney : J'aimerais faire une mise au point car j'ai mal lu les articles du projet de loi. En ce qui concerne le paragraphe 53.1(6), j'ai mentionné que l'examen d'intérêt public devait être effectué dans un délai de 42 jours. Cela est faux. Le délai de 42 jours ne s'applique que si le ministre décide qu'il n'y a pas d'intérêts publics.

Le paragraphe 53.1(6) dit :

The Agency or person, as the case may be, shall report to the Minister within 150 days after being directed under subsection (5), or within any longer period that the Minister may allow.

I wanted to bring that to your attention because my earlier remark would indicate that the public review system would have to be done in 42 days. That is clearly wrong; this clause provides whatever the minister deems is necessary. That is 150 days or longer and I wanted the record to show that.

[Translation]

The Chairman: Minister, I would like to thank you for joining us here today. It is always a pleasure to see you again and to discuss various bills with you. We are going to keep up our work on Bill C-11. We wanted to start with you and your officials in order to get a different perspective on what other witnesses may tell us. It was important to meet with you this evening.

Mr. Cannon: Thank you, Madam Chairman, and stay the course.

[English]

The Chairman: Before we adjourn, I want to say we will be meeting next week, Tuesday and Wednesday. Senator Tkachuk will chair both meetings since I will be away.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

[English]

The Deputy Chairman: Honourable senators, we are here today to study Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

We have witnesses today from the Canadian Bar Association, Mr. John Bodrug and Ms. Tamra Thomson. From the Travellers' Protection Initiative, we have Mr. Michael Pepper and Ms. Christiane Thériège, who is also with the Canadian Travellers' Protection Initiative.

Tamra L. Thomson, Director, Legislation and Law Reform, Canadian Bar Association: The Canadian Bar Association is pleased to have this opportunity to address you on specific aspects of Bill C-11. The Canadian Bar Association is a national organization, which represents over 36,000 lawyers across Canada. Our objective in reviewing any legislation is to work

L'Office ou la personne, selon le cas, fait rapport au ministre dans les cent cinquante jours suivant la date où celui-ci l'a chargé de l'étude ou dans le délai plus long qu'il peut lui accorder.

Je voulais attirer votre attention sur ce point car, dans mes remarques précédentes, j'ai indiqué que l'examen public devrait être fait dans un délai de 42 jours. C'est évidemment faux; ce paragraphe prévoit ce que le ministre juge nécessaire, c'est-à-dire 150 jours ou plus, et je tenais à le préciser.

[Français]

La présidente : Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence parmi nous. C'est toujours agréable de vous revoir et de discuter avec vous de différents projets de loi. Nous allons continuer de travailler sur le projet de loi C-11. Nous voulions commencer avec vous et les fonctionnaires qui vous accompagnent afin de jeter un éclairage différent sur ce que d'autres pourront nous dire. Il était important qu'on vous rencontre ce soir.

M. Cannon : Merci, madame la présidente, et continuez à bien traverser le temps.

[Traduction]

La présidente : Avant de lever la séance, j'aimerais dire que nous nous réunirons la semaine prochaine, mardi et mercredi. Le sénateur Tkachuk présidera les deux réunions car je serai absente.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 1^{er} mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier ce projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président : Honorables sénateurs, nous sommes ici aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui comme témoins M. John Bodrug et Mme Tamra Thomson, de l'Association du Barreau canadien, ainsi que M. Michael Pepper et Mme Christiane Thériège, de la Travellers' Protection Initiative.

Tamra L. Thomson, directrice, Législation et réforme du droit, Association du Barreau canadien : L'Association du Barreau canadien est heureuse d'avoir l'occasion de vous entretenir de certains aspects du projet de loi C-11. Nous sommes un organisme national représentant plus de 36 000 avocats dans l'ensemble du Canada. Dans le cadre de l'examen de mesures

toward improvement of the law and the administration of justice. It is in that optic that we have reviewed Bill C-11 and with which we bring the written submission that you have before you.

The submission was prepared by members of the competition law section, and by the air and space law section. I will ask Mr. Bodrug to address the aspects of the bill that are outlined in the submission.

John D. Bodrug, Vice Chair, National Competition Law Section, Canadian Bar Association: Honourable senators, we appreciate the opportunity to appear before you today. We would like to speak principally about the merger review provisions in the bill. This is a bill that the CBA has commented on, both in the current form and its predecessors going back to 2003.

Our first perspective is we do not see the need for singling out the transportation industry for special public interest merger review. To be sure, the transportation industry is very important, but so are a number of other industries in Canada for which reliance on market forces and regulatory review, under the Competition Act and the Investment Canada Act, are considered sufficient.

In our view, the onus should be on the proponents of the special merger review to demonstrate that it is warranted and this particular merger review lacks predictability, consistency and transparency, all of which are important for a healthy business environment in Canada.

I would like to focus my time on some particular aspects of this specific merger review procedure that concern us. First, the scope of the merger review provisions is unclear and overly broad in their application. Second, they will create an unnecessarily long period of uncertainty for both parties of a transaction and indeed the Commissioner of Competition would not know what regime to apply, for a significant period of time. Third, they create an unnecessarily inappropriate political role for the Commissioner of Competition.

Our written submission addresses a few additional points that I would be happy to address if time permits. First, in terms of the breadth and unclear scope of the provisions, the committee should recognize the very wide scope of the transactions that would be subject to this merger review provision. The public interest merger review would apply to all transactions that meet certain financial thresholds in the Competition Act; first that all the parties and affiliates have assets and gross revenues in Canada in excess of \$400 million; and second, that the business being acquired has assets or gross revenues in Canada in excess of \$50 million. If it meets that financial threshold, the only other thing that makes it applicable is the merger involves a transportation undertaking.

It is important to note that this is not limited to acquisitions of airlines and railways. The proposed public interest review would apply to any business that moves people or things across a provincial border on a continuous and regular basis, even if the

législatives, notre objectif est d'améliorer le droit et l'administration de la justice. C'est dans cette optique que nous avons étudié le projet de loi C-11 et présenté le mémoire que vous avez reçu.

Le mémoire a été élaboré par des membres de la Section nationale du droit de la concurrence et de la Section nationale du droit aérien et spatial. J'invite M. Bodrug à discuter des aspects du projet de loi sur lesquels porte le mémoire.

John D. Bodrug, vice-président, Section nationale du droit de la concurrence, Association du Barreau canadien : Honorables sénateurs, nous vous remercions de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous aimerions surtout discuter des dispositions du projet de loi concernant l'examen des fusions. L'ABC a commenté le projet de loi actuel ainsi que les versions antérieures qui ont été présentées depuis 2003.

En premier lieu, nous ne voyons pas la nécessité de prévoir un processus d'examen de l'intérêt public concernant les fusions qui soit spécifique au domaine des transports. Il est vrai que l'industrie des transports est très importante, mais de nombreuses autres industries au Canada le sont tout autant et, en ce qui les concerne, il est considéré suffisant de se fonder sur les forces du marché et l'examen réglementaire prévu dans la Loi sur la concurrence et la Loi sur l'investissement Canada.

À notre avis, il doit appartenir aux partisans de la procédure spéciale d'examen des fusions de montrer qu'elle est justifiée. Nous pensons aussi que cet examen manque de prévisibilité, d'uniformité et de transparence, tous des facteurs importants pour favoriser un climat commercial sain au Canada.

J'aimerais discuter principalement de certains aspects qui nous préoccupent concernant ce processus d'examen des fusions. En premier lieu, la portée des dispositions relatives à l'examen des fusions manque de clarté et elle est trop large. Deuxièmement, ces dispositions feraient en sorte que les deux parties visées par la transaction vivraient une période d'incertitude inutilement longue; de plus, le commissaire de la concurrence serait aussi en attente pendant une longue période. Troisièmement, le commissaire serait forcé de jouer un rôle politique inapproprié, ce qui n'est pas souhaitable.

Notre mémoire comprend quelques autres points que j'aimerais soulever si le temps le permet. En ce qui concerne la portée imprécise et large des dispositions relatives à l'examen des fusions, le comité devrait prendre en considération la très vaste gamme de transactions qui y seraient assujetties. L'examen de l'intérêt public des fusions s'appliquerait à toutes les transactions dont la valeur excède certains seuils financiers précisés dans la Loi sur la concurrence, notamment que toutes les parties et les sociétés affiliées aient plus de 400 millions de dollars en actifs et en chiffres d'affaires bruts au Canada; ensuite, que l'entreprise qui sera acquise ait plus de 50 millions de dollars en actifs ou en chiffre d'affaires brut au Canada. En plus, il doit s'agir d'une transaction visant une entreprise de transport.

Il importe de souligner que cela ne se limite pas aux acquisitions de sociétés de transport aérien et ferroviaire. L'examen proposé de l'intérêt public s'appliquerait à toute entreprise qui transporte des personnes ou des choses au-delà

activity in that business represents a very small percentage of the overall business. To try and bring this down to a concrete example, a furniture chain with a store in Ottawa, regularly delivering to customers in Gatineau, would qualify as a transportation undertaking under this test. Similarly, another important point is that the financial thresholds in this test are not triggered only by the transportation assets. The transportation business could be a very small part of a bigger transaction. For example, if a \$400 million company acquires another business with \$50 million of assets, even if the transportation component were only \$1 million or lower that will be caught by these provisions.

Another aspect of the breadth and wide scope of these provisions is that the concept of a transportation undertaking extends not only to transportation activities themselves, but also in the case law that is developed in connection with this term, would include businesses that are operationally connected with transportation businesses. For example, courts have held that stevedores who load boats are transportation undertakings even though you would not normally think of them as railways and airlines. It is because shipping companies were held to be dependent on stevedores that they were held to be a federal transportation undertaking.

Another aspect of the over broad scope is the test that the merger involve a transportation undertaking. It is not limited to acquisitions of a transportation undertaking. Even if only one party to the transaction were a transportation undertaking, the merger provisions would extend to that. If a transportation undertaking buys a hotel for under \$50 million that could be a notifiable transaction. If a company mostly involved in other businesses that happens to have an interprovincial trucking operation, buys an office building that costs more than \$50 million that acquisition could be a notifiable transaction. Merger review provisions can also apply to acquisitions of assets, not just complete businesses. The Competition Bureau's notification guidelines refer to an example that a purchase of used railway engines could constitute a notifiable transaction.

These provisions will create a lot of work for me as a corporate lawyer so I am not complaining from that perspective, but I question whether this is in the broader public interest, to have such a wide concept. If there is true public concern about major acquisitions of railways or airlines, then we should have a merger review for a much more focused provision.

I will talk about the implications of the timing uncertainty in Bill C-11. The presumption is that all notifiable transactions will require a public interest review unless the minister, who has 42 days to decide whether such a review is required, exempts them. The Competition Bureau clears most mergers in a much

d'une frontière provinciale de façon continue ou régulière, même si cette activité représente une très petite partie des activités totales de l'entreprise. Pour vous donner un exemple concret, un détaillant de meubles ayant un magasin à Ottawa qui ferait régulièrement des livraisons à des clients de Gatineau serait considéré comme une entreprise de transport selon ces critères. De même, il importe de souligner que les seuils financiers prévus dans ces critères ne dépendent pas seulement de l'actif lié au transport. L'aspect transport pourrait représenter une très petite partie d'une grande transaction. Par exemple, si une entreprise de 400 millions de dollars acquiert une autre entreprise dont l'actif s'élève à 50 millions de dollars, même si le transport ne représente qu'un million de dollars ou moins pour cette entreprise, ses activités seront frappées par ces dispositions.

Un autre aspect de la grande portée de ces dispositions, c'est que le concept d'entreprise de transport n'englobe pas que les activités de transport elles-mêmes, mais aussi toute la jurisprudence qui s'est développée autour de ce terme et qui touche les entreprises dont les activités sont liées aux sociétés de transport. Par exemple, les tribunaux ont statué que les activités des arrimeurs qui chargent les bateaux sont des entreprises de transport même si l'on ne serait pas naturellement porté à les considérer comme des sociétés ferroviaires ou aériennes. C'est parce que les sociétés de transport maritime dépendaient des arrimeurs que ces derniers ont été considérés comme des entreprises de transport fédérales.

Un autre aspect de cette grande portée, c'est le critère qu'une entreprise de transport participe à la fusion. Cela ne se limite pas seulement aux acquisitions d'entreprises de transport. Même s'il n'y a qu'une partie à la transaction qui constitue une entreprise de transport, les dispositions sur les fusions s'appliquent. Si une entreprise de transport acquiert un hôtel pour moins de 50 millions de dollars, elle pourrait être tenue de le déclarer. Si une société qui se concentre surtout sur d'autres activités mais fait aussi du camionnage interprovincial acquiert des bureaux pour plus de 50 millions de dollars, la transaction pourrait devoir être déclarée. Les dispositions sur l'examen des fusions peuvent également s'appliquer à l'acquisition d'éléments d'actif et non seulement de sociétés au complet. Les lignes directrices du Bureau de la concurrence sur la déclaration obligatoire mentionnent un exemple selon lequel l'achat de locomotives usagées pourrait constituer une transaction devant faire l'objet d'une déclaration obligatoire.

Ces dispositions vont donner beaucoup de travail aux avocats de sociétés comme moi, donc je ne m'en plains pas, mais je me demande s'il est dans l'intérêt public général que d'adopter un concept si vaste. Si les grandes acquisitions de chemins de fer ou de compagnies aériennes représentent un véritable risque pour le public, nous devrions prévoir un examen des fusions beaucoup plus ciblé.

Je vais vous parler des incidences de l'incertitude que crée le projet de loi C-11 sur le plan des échéances. On présume que toutes les transactions de déclaration obligatoire devront faire l'objet d'un examen de l'intérêt public à moins que le ministre, qui dispose de 42 jours pour décider de l'opportunité de cet examen,

shorter time in that most of their transactions will be cleared within two weeks because most notified transactions that meet those thresholds do not present a competition issue.

During the 42-day period that the minister has to determine whether a transaction requires a public interest review, not only would the Commissioner of Competition not know but also the parties and shareholders would not know whether the review would fall under the Competition Act or under the different standard of the Transportation Act.

In the view of the Canadian Bar Association, it would be better if the public interest review were required only when the minister makes the determination to that effect within a shorter period of time, perhaps in 10-14 days rather than 42 days. Presumably, this provision is intended to reach the exceptional mergers, which would naturally be large transactions requiring that kind of public interest review.

What is the prejudice to the parties from this delay of 42 days while the minister determines the requirement for public interest review? In corporate transactions, timing can be critical and a 42-day delay, let alone a longer delay, for a public interest review can kill transactions. For a large Canadian conglomerate involved in many different businesses with assets over \$400 million, any acquisition that it makes of a company that has more than \$50 million in assets or revenues will be notifiable under the Competition Act. If it involves the transportation undertaking on either side, it will be notifiable to the minister. That will put that company at a competitive disadvantage when bidding on other businesses in Canada.

When there are two bidders for a non-transportation business and one of them happens to own an interprovincial trucking business, the seller will prefer the other buyer because the seller will not have to worry about the 42-day delay. This will be worse for the disadvantaged entity operating in Canada — the Canadian business — when the other bidder is foreign and does not have any business in Canada, let alone a transportation business. Bill C-11 will have the perverse result of favouring non-Canadian buyers in those circumstances.

In our view, it would be anomalous to put in place an additional layer of potentially over-burdensome and time-consuming merger review at the same time that the government is seeking to promote advantages to Canadian business. With the last budget, the government announced that is in the process of appointing an expert panel to undertake a comprehensive review of Canada's competition policies, including the Investment Canada Act review process, which could come to a different conclusion about putting extra burden in duplicate of regulation on merger reviews. At same time, the government is seeking to regulate in the most efficient, timely and cost-efficient manner. Consideration ought to be given to delaying the implementation

ne les en exempte. Le Bureau de la concurrence autorise la plupart des fusions beaucoup plus vite, de sorte que la plupart de ces transactions sont autorisées en deux semaines parce que la plupart des transactions déclarées qui respectent ces seuils ne présentent pas de problème sur le plan de la concurrence.

Pendant la période de 42 jours dont bénéficie le ministre pour déterminer si une transaction doit faire l'objet d'un examen de l'intérêt public, ni le commissaire à la concurrence, ni les parties, ni les intervenants ne sauront si cet examen découlera de la Loi sur la concurrence ou d'une autre norme de la Loi sur les transports.

Selon l'Association du Barreau canadien, il serait préférable de n'exiger un examen de l'intérêt public que quand le ministre décide pendant une période plus courte de peut-être 10 ou 14 jours plutôt que de 42, qu'il faut en faire un. On peut présumer que cette disposition vise à toucher les fusions exceptionnelles, qui seraient naturellement de grandes transactions nécessitant un examen de l'intérêt public.

En quoi est-ce préjudiciable pour les parties que le ministre jouisse de 42 jours pour déterminer s'il faut effectuer un examen de l'intérêt public? Dans les transactions d'entreprises, le temps peut être critique, et un délai de 42 jours, voire même plus, pour l'examen de l'intérêt public pourrait faire avorter des transactions. Si un grand conglomerat canadien ayant des actifs de plus de 400 millions de dollars dans différentes entreprises souhaitait acquérir une société dont l'actif s'élève à plus de 50 millions de dollars, la transaction devrait être déclarée selon la Loi sur la concurrence. Si une entreprise de transport était touchée d'un côté ou de l'autre, elle devrait être déclarée au ministre. Du coup, cette entreprise serait en désavantage concurrentiel quand elle présenterait des soumissions à d'autres entreprises du Canada.

S'il y avait deux soumissionnaires pour une entreprise d'un autre secteur que le transport et que l'une d'entre elles possédait une entreprise de camionnage interprovincial, le vendeur préférerait l'autre acheteur, parce qu'il n'aurait pas à se soucier du délai de 42 jours. Ce serait pire pour l'entité désavantagée établie au Canada, l'entreprise canadienne, si l'autre soumissionnaire venait de l'étranger et qu'il n'avait aucune entreprise au Canada, donc pas d'entreprise de transport. Le projet de loi C-11 aurait le résultat pervers de favoriser les acheteurs étrangers dans ces circonstances.

À notre avis, il serait anormal de mettre en place d'autres obligations d'examen potentiellement très lourdes et très longues pour les fusions alors que le gouvernement essaie de favoriser les avantages pour les entreprises canadiennes. Dans son dernier budget, le gouvernement a annoncé qu'il s'apprêtait à nommer un groupe d'experts qu'il chargerait d'entreprendre un examen en profondeur des politiques du Canada en matière de concurrence, y compris de l'examen prévu dans la Loi sur investissement Canada, et ce groupe pourrait tirer une conclusion différente sur le fardeau supplémentaire que représenterait la duplication de règlements sur l'examen des fusions. En même temps, le gouvernement essaie d'adopter des règlements dans une

of these merger provisions until this expert independent panel has completed its report, which I understand, which is anticipated before the next budget.

In summary on this point, these merger review provisions risk creating a disincentive for large companies to participate in transportation markets in Canada, even to a minimal extent, because they will be put at a competitive disadvantage when bidding or attempting to buy other companies in Canada. If Parliament thinks that a special review is required for certain kinds of specific transportation businesses in Canada, then the CBA would recommend a more focused and specific merger review provision.

Our written comments address a number of additional points, including the role of the commissioner that is anticipated in these particular provisions. It is more of a political role than is necessary in other similar contexts, including, for example, the bank merger review context. Our comments also speak to some deficiencies in the confidentiality provisions and the lack of a transition provision in the legislation. In our view, the airline price advertising rules are not necessary in light of existing provisions in the Competition Act and the ability of the Minister of Industry to direct the Commissioner of Competition to conduct an inquiry into those practices when concerns arise.

Michael Pepper, President and CEO, Travel Industry Council of Ontario, Travellers' Protection Initiative: Good morning, honourable senators. I represent the Travellers' Protection Initiative, and I am the President and CEO of the Travel Industry Council of Ontario, TICO. The Travellers' Protection Initiative is comprised of the Travel Industry Council of Ontario; the Association of Canadian Travel Agencies, ACTA; the Public Interest Advocacy Centre, PIAC; and the Quebec-based Options consommateurs. Members of the Canadian Association of Airline Passengers, CAAP, including the Consumers Association of Canada, in Saskatchewan; Transport 2000; the Consumers Council of Canada; Air Passenger Safety Group; Manitoba Society of Seniors; the Ontario Society of Senior Citizens' Organizations; and Rural Dignity of Canada, also join us. Many consumer groups have come together to put forward issues regarding consumer protection.

We are interested specifically in airline advertising and pricing, as well as a number of other issues that we put forward to the House of Commons Standing Committee in respect of working capital and financial criteria for air carriers.

The legislative framework in Canada has left consumer protection for travellers to the individual provinces. On paper, this looks fine for many industries that are not national or international in scope. From an operational management position, the provinces have the ability to control and deliver consumer protection by way of provincial legislation. However,

perspective d'efficacité, de rapidité et de rentabilité. Il faudrait envisager de retarder la mise en œuvre de ces dispositions sur les fusions jusqu'à ce que ce groupe d'experts indépendants ait terminé son rapport, qui devrait sortir avant le prochain budget, si j'ai bien compris.

Bref, ces dispositions sur l'examen des fusions risquent de dissuader de grandes entreprises de participer aux marchés du transport au Canada, même dans une très petite mesure, parce qu'elles vont être en désavantage concurrentiel quand elles vont soumissionner ou essayer d'acquérir d'autres sociétés du Canada. Si le Parlement croit qu'il faut prescrire un examen spécial pour certains types d'entreprises de transport au Canada, l'ABC recommanderait qu'il adopte une disposition sur l'examen des fusions plus ciblée.

Nous abordons quelques autres arguments dans notre mémoire écrit, dont le rôle prévu pour le commissaire dans ces dispositions. Ce rôle serait plus politique que nécessaire dans d'autres contextes semblables, comme dans celui de l'examen des fusions de banque. Nous abordons également quelques lacunes dans les dispositions sur la confidentialité et l'absence de dispositions sur une période de transition dans le projet de loi. À notre avis, les règles sur la publicité des tarifs aériens ne sont pas nécessaires à la lumière des dispositions actuelles de la Loi sur la concurrence et du pouvoir du ministre de l'Industrie d'instruire le commissaire à la concurrence de mener enquête sur ces pratiques au besoin.

Michael Pepper, président-directeur général, Travel Industry Council of Ontario, Coalition pour la protection des voyageurs : Mesdames et messieurs les sénateurs, bonjour. Je représente la Coalition pour la protection des voyageurs et suis PDG du Travel Industry Council of Ontario, le TICO. La Coalition pour la protection des voyageurs se compose de représentants du Travel Industry Council of Ontario; de l'Association canadienne des agences de voyages, l'ACTA, du Centre pour la défense de l'intérêt public, le PIAC, et d'Options consommateurs, au Québec. Nous avons également la collaboration de membres de la Canadian Association of Airline Passengers, la CAAP, qui comprend des membres de l'Association des consommateurs du Canada (Saskatchewan); de Transport 2000; du Conseil des consommateurs du Canada; du Air Passenger Safety Group; de la Manitoba Society of Seniors; de l'Ontario Society of Senior Citizens' Organizations et de Dignité rurale du Canada. Beaucoup de groupes de consommateurs se sont réunis pour mettre en lumière les problèmes liés à la protection des consommateurs.

Nous nous préoccupons surtout de la publicité des tarifs aériens et de la tarification, de même que de quelques autres questions que nous avons présentées au comité permanent de la Chambre des communes sur les fonds de roulement et la situation financière des transporteurs aériens.

Le cadre législatif du Canada laisse la protection des consommateurs qui voyagent à chacune des provinces. Sur papier, cela semble très bien pour beaucoup d'entreprises qui ne sont pas d'envergure nationale ni internationale. Pour la gestion des activités, les provinces ont le pouvoir de régir et d'assurer la protection des consommateurs par des lois provinciales.

travel is very much a global service that requires a higher level of oversight than that provided by only three of Canada's provinces — Ontario, Quebec and British Columbia, which have specific legislation with regard to travel.

Travel in Canada is commonplace for many Canadians and is a growing commodity. The sale of travel needs to be monitored more closely at the federal level. Travel is one of the only industries where consumers pay nearly the entire amount for services that they will not receive for weeks or even months ahead. The lack of consistency means that there is an inherent lack of fairness for consumers. We understand that the government is not in the business of running airlines but the government does have a responsibility to protect consumers by keeping abreast of what is happening in that area and how it affects consumers. For example, the failure of Jetsgo in March 2005 was the last large failure of an airline. That followed the demise of the airline, Canada 3000, after the 9/11 fallout in November 2001. Jetsgo was formed and offered air-only seats to various destinations, primarily in Canada. It also had some contractual arrangements with travel wholesalers on a charter basis to transport consumers to sunny destinations. Jetsgo was the last significant failure of an air carrier in Canada and caused widespread disruption to the travelling public when it closed its doors in March 2005. Why did Jetsgo fail? It closed because it was under-capitalized. This is the point we are making. Jetsgo was allowed to operate as an airline with little oversight of its financial affairs despite the warning signs that we in the industry saw as alarming, such as frequent seat sales at ridiculously low prices. Nothing was done to prevent consumers from buying advance travel. Airlines are not regulated at the provincial level and the seat sales continued until eventually the advanced monies ran out. That action led to a coalition of consumer advocates that we formed; in fact, we formed it just before the failure of Jetsgo. We put forward four issues to the committee for change and we asked that the airlines fully disclose their prices.

There is disparity between the provinces and the federal government. Travel must be fully disclosed. The full price of travel must be disclosed in the three largest provinces, and there is disparity with airline prices where they do not disclose all of the transportation costs in their prices to the public.

Protecting consumers through financial and service performance criteria is another issue we put forward. We asked the government to consider having at least ongoing working capital monitoring and putting consumer monies in trust, or, failing that, the establishment of a consumer compensation fund similar to what the three major provinces have — Quebec, B.C. and Ontario — to reimburse consumers in the event of insolvency or bankruptcy. This would ensure transparency. We also asked

Cependant, le voyage est un service de portée très internationale qui nécessite un degré de surveillance bien supérieur à ce qu'offrent les trois seules provinces du Canada ayant une loi sur les voyages, soit la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec.

Beaucoup de Canadiens voyagent abondamment au Canada, et le voyage est un produit de plus en plus populaire. Il faudrait suivre de plus près la vente de voyages à l'échelle fédérale. Le voyage est l'une des seules industries où les consommateurs paient pratiquement la totalité des services des semaines ou même des mois avant de les recevoir. Le manque d'uniformité montre un manque d'équité évident pour les consommateurs. Nous comprenons qu'il ne revient pas au gouvernement de diriger les lignes aériennes, mais le gouvernement a la responsabilité de protéger les consommateurs en suivant de près ce qui se passe dans le domaine et comment les consommateurs sont touchés. Par exemple, la faillite de Jetsgo en mars 2005 a été la plus grande faillite d'une ligne aérienne. L'entreprise est née après la disparition de la ligne aérienne Canada 3000, après le ralentissement du 11 septembre, en novembre 2001. Jetsgo a été mise sur pied et s'est mise à offrir du transport aérien seulement vers diverses destinations, surtout au Canada. L'entreprise avait également quelques ententes contractuelles avec des voyagistes afin de transporter par avion nolisé des consommateurs vers des destinations soleil. La faillite de Jetsgo a été la dernière grande faillite d'un transporteur aérien au Canada et a beaucoup perturbé les voyageurs quand l'entreprise a fermé ses portes en mars 2005. Pourquoi Jetsgo a-t-elle fait faillite? Parce qu'elle manquait de capitaux. C'est notre argument. Jetsgo a reçu l'autorisation d'exploiter une ligne aérienne alors que ses affaires financières étaient très peu surveillées malgré les signaux d'alarme que nous trouvions inquiétants dans l'industrie, comme les ventes fréquentes de sièges à des prix ridiculement bas. Rien n'a été fait pour empêcher les consommateurs d'acheter des voyages à l'avance. Les lignes aériennes ne sont pas réglementées par les provinces, et la vente de sièges s'est poursuivie jusqu'à ce que l'argent avancé soit épuisé. Cette situation a fait naître une coalition de défense des consommateurs; en fait, notre coalition s'est formée juste avant la faillite de Jetsgo. Nous avons déploré quatre problèmes devant le comité afin de réclamer des modifications et pour que les lignes aériennes divulguent leurs prix dans leur totalité.

On observe une disparité entre les provinces et le gouvernement fédéral. Toute l'information sur les voyages doit être divulguée. Tout le prix du voyage doit être divulgué dans les trois provinces les plus grandes, et il existe des disparités dans les tarifs aériens quand les lignes aériennes ne divulguent pas tous les coûts de transport dans leurs tarifs au public.

Nous avons aussi souligné la nécessité de protéger les consommateurs grâce à des critères de performance financière et de service. Nous avons demandé au gouvernement d'envisager à tout le moins d'effectuer un suivi continu des fonds de roulement et de placer l'argent des consommateurs dans des comptes en fiducie ou sinon, d'établir un fonds d'indemnisation des consommateurs semblable à celui des trois grandes provinces, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario, pour rembourser

for a responsive body to respond to consumer complaints about airlines. The figurehead has been dispensed with. This initiative has been taken in-house by Transport Canada by the CTA.

Of these four issues that we put forward, the Standing Committee on Transport Infrastructure and Communities adopted one — the requirement for airlines to fully disclose prices, terms and conditions of their advertising. We are very happy with that as a first step. Right now airlines are able to advertise a net price and not disclose the cost of transportation and fees in their advertising. That is not transparency, and it is offside with what the provinces have to do.

The proposals adopted by the committee will go a long way to ensuring that Canadian travellers are fully aware of the price they are expected to pay for travel services, while at the same time, they can make an informed decision on buying those products.

This is a good starting point; we support the advertising change. We will continue our quest to have the federal government make more changes that will oversee the financial viability of air carriers so that consumers are never again left stranded and out-of-pocket by air carriers such as Jetsgo, which was allowed to continue operating when it was financially insolvent.

Our mission is to encourage the federal government to pass meaningful legislation that will require air carriers to meet those ongoing minimum working capital requirements to put consumer monies in trust until the services are provided and to introduce a national compensation fund similar to what is operated in the three larger provinces in this country.

The federal government has the tools to do this, and the travel industry in Canada is willing to partner with government to achieve this goal through a similar self-management scheme operated in Ontario. The industry needs that legislative framework so that such a scheme has teeth.

That is my presentation to you. We support the initiative with regard to that change to the advertising. I thank you for being permitted time to speak today.

The Deputy Chairman: So that honourable senators know, that is the change that was adopted in the House committee.

Mr. Pepper: Correct, the House accepted proposed sections 86.1(1) and 86.1(2).

Senator Mercer: Did the Canadian Bar Association make a similar presentation on this bill to the House of Commons committee?

les consommateurs en cas d'insolvabilité ou de faillite. Cela augmenterait la transparence. Nous avons également demandé la création d'un organisme pour répondre aux plaintes des consommateurs sur les lignes aériennes. On a déjà créé la figure de proue de cet organisme grâce à une initiative interne entreprise par Transports Canada et l'OTC.

Nous avons fait quatre recommandations au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et ce dernier en a suivi une : que les lignes aériennes divulguent la totalité de leurs tarifs et de leurs conditions dans leurs publicités. Nous sommes très contents de ce premier pas dans la bonne direction. En ce moment, les lignes aériennes peuvent afficher un tarif net sans divulguer les coûts de transport ni les droits à payer dans leurs publicités. Ce n'est pas ce qu'on appelle de la transparence et c'est contraire à ce que les provinces doivent faire.

Les propositions adoptées par le comité vont contribuer beaucoup à ce que les voyageurs canadiens soient pleinement informés du prix qu'ils doivent payer pour les services de voyage et à ce qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur l'achat de ces produits.

C'est un bon point de départ; nous appuyons la modification des règles de publicité. Nous allons continuer notre croisade pour que le gouvernement fédéral apporte d'autres modifications afin de surveiller la viabilité financière des transporteurs aériens pour que les consommateurs ne soient plus jamais laissés en plan et floués par des transporteurs comme Jetsgo, qui a pu continuer ses activités même si elle était insolvable.

Notre mission est d'encourager le gouvernement fédéral à adopter un projet de loi constructif qui va obliger les transporteurs aériens à respecter des exigences de fonds de roulement minimal pour mettre l'argent des consommateurs en fiducie jusqu'à ce que les services leur soient fournis et créer un fonds national d'indemnisation semblable à celui qu'administrent les trois provinces les plus grandes au Canada.

Le gouvernement fédéral a les outils qu'il faut pour cela, et l'industrie du voyage du Canada est prête à travailler en partenariat avec le gouvernement vers l'atteinte de cet objectif grâce à un modèle d'autogestion semblable à celui de l'Ontario. L'industrie a besoin de ce cadre législatif pour donner du mordant à ce modèle.

Voilà ce que je voulais vous dire. Nous appuyons cette initiative de modification des règles de publicité. Je vous remercie de nous avoir donné du temps pour nous exprimer devant vous aujourd'hui.

Le vice-président : Pour mettre tous les honorables sénateurs au parfum, c'est la modification que le comité de la Chambre a adoptée.

M. Pepper : C'est juste, la Chambre a accepté les propositions de paragraphes 86.1(1) et 86.1(2).

Le sénateur Mercer : Est-ce que l'Association du Barreau canadien a fait un témoignage semblable sur ce projet de loi au comité de la Chambre des communes?

Mr. Bodrug: We made these comments in 2003 to the House committee on a predecessor to this bill. With the most recent bill, we submitted written comments and asked to appear but were not invited to do so.

Senator Mercer: We have a bill before us that has gone through the House of Commons without the participation of the Canadian Bar Association, an organization of some significance. I find these comments on the mergers disturbing. You have hit some interesting points, particularly on the acquisition side. If two entities wanted to purchase something and one had a transportation component, that entity would be at a disadvantage. It is amazing that we are putting up another roadblock to Canadian industry.

You did not make that presentation to the House of Commons committee. You did make a comment about the lack of transition time. Is there an optimum time that would make this work more efficiently if it goes forward?

Mr. Bodrug: This is perhaps a more technical point, but typically in these kinds of provisions, I would often see something that says that agreements entered into before this particular legislation is passed into law are not subject to the new regime. There will be a transition period of uncertainty when this is actually implemented into law, whether it is intended to apply to transactions where perhaps the agreement has been entered into but has not yet closed. I presume the intention is not to be retroactive to previous closed transactions. That is a significant but more minor technical point to our presentation.

Senator Mercer: You did not specifically comment as directly as Mr. Pepper did on the airlines' pricing rules. Did the bar association form an opinion on that?

Mr. Bodrug: I can state our view on that fairly succinctly. I recognize issues associated with whether advertising creates total price disclosure; we do not see that as an issue unique to the airline industry. That issue comes under the general rubric of misleading advertising. If failure to make total price disclosure in an advertisement is a materially misleading representation to the public, it is already a problem under the Competition Act. Our point here is that we do not see the need to piecemeal specific legislation for different industries when there is already a provision to deal with it. If there is a specific concern about the airline industry, the Minister of Industry already has the power under the Competition Act to direct the commissioner to inquire into a specific area of conduct.

Senator Mercer: Mr. Pepper, the airlines, particularly Air Canada and WestJet, will tell us that the full price disclosure in advertising will put them at a disadvantage because travel agents and American carriers do not have to provide the same disclosure of end-of-sale price.

M. Bodrug: Nous avons présenté nos observations au comité de la Chambre en 2003 sur une mouture précédente de ce projet de loi. Sur le dernier projet de loi, nous avons soumis un mémoire écrit et avons demandé à comparaître, mais nous n'avons pas été invités à le faire.

Le sénateur Mercer: Nous devons examiner un projet de loi qui a été adopté à la Chambre des communes sans la participation de l'Association du Barreau canadien, un organisme assez important. Je trouve ces observations sur les fusions dérangeantes. Vous soulevez des arguments intéressants, surtout sur les acquisitions. S'il y avait deux entités qui voulaient acheter quelque chose et que l'une d'elles avait des activités de transport, elle serait désavantagée. Il est incroyable qu'on mette un autre bâton dans les roues de l'industrie canadienne.

Vous n'avez pas témoigné devant le comité de la Chambre des communes. Vous avez déploré l'absence d'une période de transition. Y aurait-il une période optimale pour rendre ces règles les plus efficaces possible à l'avenir?

M. Bodrug: C'est peut-être un élément très technique, mais habituellement, dans ce type de dispositions, je vois souvent une mesure selon laquelle les accords conclus avant l'adoption de la loi ne sont pas assujettis au nouveau régime. Il va y avoir une période de transition et d'incertitude pendant la mise en œuvre de cette loi, où l'on va se demander si elle va s'appliquer aux transactions pour lesquelles un accord est sur la voie d'être conclu, mais n'est pas encore signé. Je présume qu'on n'a pas l'intention de rendre ces dispositions rétroactives aux transactions déjà conclues. C'est un aspect important, mais qui découle d'un aspect technique de moindre importance dans notre exposé.

Le sénateur Mercer: Contrairement à M. Pepper, vous n'avez fait aucune observation précise et directe sur les règles liées à l'établissement des prix des compagnies aériennes. L'Association du Barreau s'est-elle prononcée là-dessus?

M. Bodrug: Je peux vous présenter notre point de vue sur cette question de façon assez succincte. Je reconnais les problèmes posés par la divulgation du prix total dans la publicité; à nos yeux, il ne s'agit pas d'un problème unique à l'industrie du transport aérien. Ce problème se classe dans la catégorie générale de la publicité trompeuse. Si la non-divulgation du prix total dans une publicité donne au public des indications trompeuses d'une façon importante, il s'agit déjà d'un problème en vertu de la Loi sur la concurrence. Notre argument ici, c'est que nous ne voyons pas la nécessité d'adopter des lois à la pièce pour différentes industries alors qu'il existe déjà une disposition pour traiter ce problème. S'il y a une préoccupation particulière concernant l'industrie du transport aérien, le ministre de l'Industrie a déjà le pouvoir en vertu de la Loi sur la concurrence d'ordonner au commissaire de mener une enquête sur un domaine de conduite particulier.

Le sénateur Mercer: Monsieur Pepper, les compagnies aériennes, particulièrement Air Canada et WestJet, nous diront que l'obligation de divulguer le prix total dans les publicités les placera dans une situation désavantageuse, car les agents de voyages et les transporteurs américains ne sont pas obligés d'en faire autant.

Mr. Pepper: I do not think that is correct. The American carriers do have to advertise the full price, with the exception of federal taxes. Certainly in Canada the travel wholesalers are required to advertise the full price, with the exception of GST and PST. Even when the third party sellers of travel, such as the travel wholesalers and agents, sell travel in this country, they are required to disclose the full price. That is offside with what the federal airlines are allowed to do.

If the legislation is passed as proposed, it will capture all the foreign carriers that advertise in this country. The consumer needs that information to make an informed decision.

As an example, go on any airline's website. WestJet had a seat sale not 10 days ago advertising \$11 and \$29 fares between Toronto, Montreal and Ottawa. The taxes and additional charges on those \$11 seats was \$58, so it is not truthful advertising.

Senator Mercer: Those taxes and other fees will be on all the fares, whether they are \$11 sale prices tickets or the regular price at \$500 or \$600.

Mr. Pepper: Correct, but the third party taxes that the airlines collect for others, such as the NAV CANADA fees, the security fees, the airport landing fees, et cetera, are not disclosed in the price. We are advocating that those fees should be included in the price so that consumers can make an informed decision about what they have to pay.

Senator Mercer: Maybe I am mistaken, but I was on one of the airline's websites in the past 10 days looking at the Ottawa-Toronto seat sale. There were very good prices but, if I recall, the website said "plus applicable fees," which means the taxes, the landing fees and the NAV CANADA fees.

Mr. Pepper: Yes, but the consumer is unaware of the cost of those fees.

Christiane Thérberge, President and CEO, Association of Canadian Travel Agencies (ACTA): If I may add, it is about consumer protection and the consumer knowing what he will pay for a seat. However, it is also about creating a level playing field for other players in the industry. As Mr. Pepper stated, in the regulated provinces of Quebec, Ontario and B.C., provincial law would prevent tour operators and travel agents from doing the same thing. They could not advertise like Air Canada is advertising here: \$1,046 to New York. They would have to advertise the full price, including all surcharges, taxes and fees, including NAV CANADA fees and all others. It is about creating a level playing field for those three markets, which are the largest travel markets in Canada.

M. Pepper : Je ne crois pas que ce soit exact. Les transporteurs américains doivent bel et bien annoncer le prix total, à l'exception des taxes fédérales. Il n'y a aucun doute qu'au Canada, les grossistes sont tenus d'annoncer le prix total, à l'exception de la TPS et de la TVP. Même lorsque des tierces parties comme les grossistes et les agents de voyages vendent des services de voyage dans notre pays, ils sont obligés de divulguer le prix total, contrairement aux compagnies aériennes au niveau fédéral.

Si la loi est adoptée telle qu'elle est proposée, elle visera tous les transporteurs étrangers qui font de la publicité au Canada. Le consommateur a besoin de cette information pour prendre une décision éclairée.

À titre d'exemple, nous n'avons qu'à visiter le site web de n'importe quelle compagnie aérienne. Il y a moins de dix jours, WestJet annonçait des places soldées à 11 et à 29 \$ le billet entre Toronto, Montréal et Ottawa. Mais les taxes et les frais supplémentaires sur ces sièges à 11 \$ s'élevaient à 58 \$. Il ne s'agit donc pas d'une annonce honnête.

Le sénateur Mercer : Ces taxes et autres frais s'appliqueront à tous les tarifs passagers, peu importe s'il s'agit de billets en solde à 11 \$ ou de billets réguliers à 500 ou 600 \$.

M. Pepper : Tout à fait, mais les taxes que les compagnies aériennes prélèvent pour les tierces parties, comme les frais de NAV CANADA, les frais de sécurité, les frais d'atterrissage, et cetera, ne sont pas divulguées dans le prix. Nous préconisons l'inclusion de ces frais dans le prix pour que les consommateurs puissent prendre une décision éclairée sur le prix à payer.

Le sénateur Mercer : Je me trompe peut-être, mais j'ai consulté le site web d'une des compagnies aériennes, il n'y a pas plus de dix jours, pour chercher un solde de places pour un vol Ottawa-Toronto. Il y avait de très bons prix mais, si je me souviens bien, le site web disait « frais applicables en sus », ce qui signifie les taxes, les frais d'atterrissage et les frais de NAV CANADA.

M. Pepper : Oui, mais le consommateur ignore le coût de ces frais.

Christiane Thérberge, présidente et chef de la direction, Association canadienne des agences de voyages (ACAV) : Si je peux me permettre d'ajouter un commentaire, il s'agit ici de protéger les consommateurs et de s'assurer qu'ils sont au courant du prix à payer pour leur siège d'avion. En même temps, il s'agit aussi de rendre les règles du jeu équitables pour les autres acteurs dans l'industrie. Comme l'a mentionné M. Pepper, dans les provinces réglementées du Québec, de l'Ontario et de la Colombie Britannique, la loi provinciale empêche les voyagistes et les agents de voyages d'agir de la sorte. Ils ne peuvent pas annoncer des prix comme celui d'Air Canada dans cet exemple : 1 046 \$ pour un vol vers New York. Ils sont tenus d'indiquer le prix total, incluant les surtaxes, les taxes et les frais, y compris les frais de NAV CANADA et tous les autres. Il s'agit donc d'établir des règles du jeu équitables pour ces trois marchés, qui constituent les plus grands marchés des voyages au Canada.

That is also one of our arguments. Sometimes those prices may start at \$146, but after going through the website the actual price can end up being 95 per cent more than the advertised price.

Senator Mercer: That depends on what price they offer, of course. Everyone is subject to these fees so I do not see the big argument. If you were to go to Aeroplan or to Air Miles or to your RBC Avion Program, any one of the reward programs, and book a flight using your travel points, you are still subject to all of the fees. Your free flight ends up costing you whatever the taxes would have been on a regular flight.

I do not really get the argument that anyone is disadvantaged by the airline saying they are selling \$11 seats when you add the price of the taxes and the regular fees. It is still much cheaper than a regular fare.

Mr. Pepper: It is not just the additional charges that are not disclosed, they are not just taxes. There are fees that are the cost of doing business: Landing fees, flyover fees, taxes on the airplane. There are costs of doing business for the airline and should be included in the fare.

Senator Mercer: Are they not included in the price of a regular priced ticket?

Mr. Pepper: No.

Senator Mercer: Are they only added on to these discount prices?

Mr. Pepper: No, not only on the discount prices, the extra costs are added on all tickets. They break out the price and they take not just taxes, they add on transportation fees and other charges and separate them out.

Ms. Thérberge: The issue is not about taxes and surcharges; we know that airlines pay those taxes and surcharges. They want to show that they have low fares and the responsibility for the high fares is with the government. They want to show that the government imposes the taxes and surcharges.

The Deputy Chairman: The landing fee at Toronto airport is different from a landing fee at another airport. It could be very difficult to advertise. You would have to advertise different landing fees for different airports.

Ms. Thérberge: That it is part of their cost of doing business and it should be included. We are not talking about airfares; we are talking about advertising the airfares, which is quite different.

Senator Mercer: When I bought gasoline for my car the other day, at Mount Uniacke, Nova Scotia, it was ridiculously high, \$1.12 per litre. On the pump, I read the price of the provincial tax, federal tax, and everything else added onto the price of the gasoline. The gasoline industry posts this notice

C'est là un autre de nos arguments. Parfois le prix de départ annoncé peut être de 146 \$, mais lorsqu'on parcourt le site web, le prix réel peut s'élever à un montant qui est supérieur de 95 p. 100 au prix annoncé.

Le sénateur Mercer : Cela dépend du prix qu'ils offrent, bien sûr. Tout le monde est assujéti à ses frais, alors je ne vois pas en quoi cet argument est valable. Si vous réservez un vol en utilisant vos points de voyage dans le cadre des programmes Aéroplan, Air Miles ou Voyages RBC, ou n'importe quel autre programme de récompenses, vous êtes toujours assujettis à tous les frais. Le vol gratuit finit par vous coûter le montant des taxes que vous auriez à payer pour un vol au tarif régulier.

Je ne comprends vraiment pas l'argument selon lequel on est désavantagé si la compagnie aérienne annonce qu'elle vend des sièges à 11 \$ lorsqu'il faut ajouter le prix des taxes et des frais réguliers. Cela revient toujours à un prix nettement inférieur au tarif régulier.

M. Pepper : Les frais supplémentaires ne sont pas les seuls coûts à ne pas être divulgués; ce ne sont pas juste des taxes. Il y a aussi des frais qui représentent le coût des affaires : les frais d'atterrissage, les frais de survol, les taxes sur l'aéronef. Ce sont les coûts d'affaires de la compagnie aérienne et ils doivent être inclus dans le tarif.

Le sénateur Mercer : Sont-ils inclus dans le prix d'un billet régulier?

M. Pepper : Non.

Le sénateur Mercer : S'appliquent-ils uniquement aux prix des billets en solde?

M. Pepper : Non, ils ne s'appliquent pas uniquement aux prix des billets en solde; les coûts supplémentaires s'appliquent à tous les billets. Les compagnies aériennes fractionnent le prix et prennent non seulement les taxes, mais aussi les frais de transport et les séparent.

Mme Thérberge : La question ne concerne pas les taxes et les surtaxes; nous savons que les compagnies aériennes paient ces taxes et surtaxes. Elles veulent montrer que leurs tarifs sont bas et que le gouvernement est responsable des tarifs élevés. Elles veulent montrer que le gouvernement impose les taxes et surtaxes.

Le vice-président : Les frais d'atterrissage à l'aéroport de Toronto sont différents de ceux d'un autre aéroport. Leur divulgation peut s'avérer très difficile. Il faudrait annoncer différents frais d'atterrissage pour différents aéroports.

Mme Thérberge : Comme ces frais font partie de leurs coûts d'affaires, ils devraient être inclus dans le prix. Nous ne parlons pas des tarifs aériens; nous parlons de la publicité portant sur les tarifs aériens, ce qui est très différent.

Le sénateur Mercer : Lorsque j'ai acheté de l'essence pour ma voiture l'autre jour, à Mount Uniacke, en Nouvelle-Écosse, le prix était ridiculement élevé : 1,12 \$ le litre. J'ai pu lire sur la pompe le prix de la taxe provinciale, de la taxe fédérale et de tous les autres frais qui étaient ajoutés au prix de l'essence. L'industrie pétrolière

to let consumers know that the price they are paying is unusually high because of the taxes imposed upon it.

Mr. Pepper: That gasoline seller is not advertising the gas at 50-cent-per-litre. My point is the consumer knows the gas will cost \$1.12 per litre when they reach the cash register.

Senator Mercer: I appreciate that point.

Ms. Thérberge: The price advertised on the pump is the price you are paying.

Senator Mercer: Would that be part of solution to the problem?

Mr. Pepper: Yes, I think it would be part of the solution. If the travel wholesalers and retailers want to advertise a net fare they can, but they have to disclose the additional charges so that the consumer can make an informed decision by adding up the two numbers and getting the total price.

Senator Segal: I am delighted to see the Canadian Bar Association here today. I know that the advice and council you give on technical specifics is very constructive and helpful, and I wish the government would consult with the bar association more frequently.

It is not clear from your presentation, as to whether you are concerned about the timing by which the Minister of Transport might express a public interest in a matter of a merger. It is not clear whether you are concerned about the frames that define that timing, or the fact that he or she is able to do so under the provisions of this act; namely, to conclude that a particular merger, because there are transportation assets involved, may have a public interest beyond the pure question of the competitive structure of the industry. It strikes me that they are very different arguments.

One argument is for timeliness so there can be an assured context within which business can be done in a normative way. The other is about whether there is such a thing as a separate public interest.

I will take your example of two big conglomerates, one of which owns a tiny piece of a trucking company that goes back and forth over a provincial border. From the point of view of the consumer, the public interest is in that little truck company and it strikes me that it is normal for a minister to want to have a statutory basis to reflect on whether there is a public interest. You may have evidence to the contrary, but I do not know that there is any body of evidence to suggest that a department or a minister would use that right capriciously or excessively. If there is some indication of that, please share it with us.

Mr. Bodrug: I certainly did not intend to suggest that there is any evidence that a minister is using that type of power capriciously. Our position is we do not see the need for the special

affiche cet avis pour faire savoir aux consommateurs que le prix qu'ils paient est exceptionnellement élevé à cause des taxes qui y sont imposées.

M. Pepper : La station-service n'annonce pas que l'essence est à 50 cents le litre. Là où je veux en venir, c'est que le consommateur sait que l'essence lui coûtera 1,12 \$ le litre à la caisse.

Le sénateur Mercer : Je comprends bien ce point.

Mme Thérberge : Le prix annoncé à la pompe est le prix que vous allez payer.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ce serait une partie de la solution au problème?

M. Pepper : Oui, je crois que ce serait une partie de la solution. Si les grossistes et les détaillants veulent annoncer un tarif net, ils peuvent le faire, mais ils doivent divulguer les frais supplémentaires pour que le consommateur puisse prendre une décision éclairée en additionnant les deux montants afin d'obtenir le prix total.

Le sénateur Segal : Je suis ravi que l'Association du Barreau canadien soit parmi nous aujourd'hui. Je sais que vos conseils sur les questions techniques sont très constructifs et utiles, et j'aimerais que le gouvernement consulte votre association plus souvent.

Il ne ressort pas clairement de votre exposé si vous êtes préoccupé par le délai dont disposera le ministre des Transports pour exprimer un intérêt public en cas de fusion. Il n'est pas clair si vous êtes préoccupé par les cadres qui définissent ce délai ou par le fait que le ministre puisse exprimer un intérêt public en vertu des dispositions de ce projet de loi; autrement dit, tirer la conclusion qu'une fusion particulière, parce qu'elle met en jeu des actifs du secteur des transports, pourrait avoir un intérêt public au-delà de la simple question de la structure concurrentielle de l'industrie. Il me semble que ce sont des arguments très différents.

Le premier argument concerne la rapidité d'exécution pour mettre en place un climat de certitude dans lequel les affaires peuvent être menées de façon normative. L'autre argument vise à déterminer s'il existe un intérêt public distinct.

Je vais prendre votre exemple de deux grands conglomerats, dont l'un possède une infime partie d'une entreprise de camionnage qui fait des aller-retour de part et d'autre d'une frontière provinciale. Du point de vue du consommateur, l'intérêt public réside dans cette petite entreprise de camionnage et il me semble qu'il est normal pour un ministre de vouloir avoir un fondement législatif pour décider s'il y a un intérêt public. Vous avez peut-être des indicateurs contraires, mais j'ignore s'il existe un ensemble de données qui indiqueraient qu'un ministère ou un ministre utilise ce droit de façon capricieuse ou excessive. Si vous avez des indications dans ce sens, veuillez nous en faire part.

M. Bodrug : Je n'avais certainement pas l'intention d'insinuer qu'il y a des indications qu'un ministre utilise ce type de pouvoir de façon capricieuse. La position que nous défendons, c'est que

public interest review for transportation. Transportation is important but so are many other businesses, and the Investment Canada Act and the Competition Act are considered sufficient.

Senator Segal: When a vehicle is involved in the public movement of goods or people, the nature of the company operating that vehicle has an impact upon other innocents in the marketplace who may be on the same road, who may be crossing a rail crossing, who may be involved in some other fashion. Is that the difference with transportation? Is that why we have had such a history of transport legislation in Canada right from the real beginning of the country? Are you saying that interest is no longer there and it does not matter?

Mr. Bodrug: No, we are not suggesting — and this is starting to get a little beyond my area of expertise — that transport should be unregulated. The point is if there are concerns about the way transportation businesses are operated then those concerns should be regulated in terms of whatever it is Parliament considers should be regulated. We wonder what special circumstance surrounds mergers. Why is there a need to regulate mergers at this point in time?

Senator Segal: Any new bill has a series of regulations that are drafted and come afterwards. If those regulations addressed the timing issue so that the amount of delay potential, worst case scenario, was in some way constrained, would that be constructive.

Mr. Bodrug: Yes, it would certainly be constructive. We set out our big-picture perspective but then said that if you make the decision to do this anyway, we think that the provisions would be much improved and the negative repercussions lessened if this dilemma could be resolved quickly. If, for example, the minister had 10 days to decide, then the Canadian business that happens to be in the trucking business would be much less disadvantaged. It is more likely that a prospective seller can live with that rather than the 42 days, where other potential bidders would already have cleared the regulatory hurdles.

Senator Segal: I have a question for the Travellers' Protection Initiative people. I assume that your organization is a hierarchy where you sort out the priorities of what matters most to travellers and how to protect their interests. The constituency that you represent is very broad.

For all of us who have been on flights that have been cancelled for no reasons; for all of us to whom airlines have misrepresented the reason for a flight cancellation or delay; for all of us who have had baggage go anywhere in the world except the place it was actually directed; do you think the advertising of fares is our most important concern?

nous ne voyons pas la nécessité de mener un examen spécial d'intérêt public pour le secteur des transports. Les transports sont importants, mais il en est de même pour de nombreuses autres entreprises. Nous considérons que la Loi sur Investissement Canada et la Loi sur la concurrence sont suffisantes.

Le sénateur Segal : Lorsqu'un véhicule sert à assurer le mouvement public de produits ou de personnes, la nature de l'entreprise qui exploite ce véhicule a un impact sur les autres joueurs innocents du marché qui se trouvent peut-être sur la même route, qui traversent peut-être un passage à niveau ou qui sont touchés d'une autre façon. Est-ce que c'est cela la différence dans le cas du secteur des transports? Est-ce pour cette raison que nous avons une si longue tradition de lois en matière de transports au Canada depuis le tout début? Êtes-vous en train de dire que l'intérêt n'y est plus et que cette question n'est plus importante?

M. Bodrug : Non, nous ne suggérons pas que le secteur des transports ne doit pas être réglementé — et cela commence à dépasser un peu mon champ d'expertise. Le point que nous voulons faire valoir, c'est que si nous sommes en présence de préoccupations liées à la façon dont les entreprises de transport sont exploitées, alors ces préoccupations doivent être réglementées selon ce que juge le Parlement. Nous nous demandons quelle est la circonstance spéciale qui entoure les fusions. Pourquoi y a-t-il un tel besoin de réglementer les fusions à ce stade-ci?

Le sénateur Segal : N'importe quel projet de loi comporte une série de règlements qui sont rédigés et qui sont adoptés par la suite. Si ces règlements abordaient la question du délai pour que le délai potentiel, dans le pire des scénarios, soit en quelque sorte restreint, cela serait-il utile?

M. Bodrug : Oui, ce serait certainement utile. Nous avons présenté notre perspective globale, mais nous avons ensuite dit que si vous décidez de le faire quand même, alors nous croyons que les dispositions seraient améliorées de beaucoup et que les répercussions négatives seraient réduites si le dilemme pouvait être résolu rapidement. Si, par exemple, le ministre avait dix jours pour décider, alors l'entreprise canadienne dans le secteur du camionnage serait beaucoup moins désavantagée. Il est plus probable qu'un vendeur éventuel accepte cela plutôt qu'un délai de 42 jours, où les autres soumissionnaires éventuels auraient déjà surmonté les obstacles réglementaires.

Le sénateur Segal : J'ai une question pour les représentants de la Coalition pour la protection des voyageurs. Je suppose que votre organisation comporte une hiérarchie dans le cadre de laquelle vous classez par ordre de priorité les sujets les plus importants pour les voyageurs et les moyens de protéger leurs intérêts. Le secteur que vous représentez est très vaste.

Pour tous ceux d'entre nous qui ont déjà vu leur vol annulé sans raison, pour tous ceux d'entre nous qui ont reçu de la part des compagnies aériennes une explication inexacte concernant l'annulation ou le retard d'un vol, pour tous ceux d'entre nous dont les bagages se sont retrouvés ailleurs qu'à l'endroit où ils étaient censés aller, pensez-vous que la publicité portant sur les tarifs aériens constitue notre préoccupation la plus importante?

Do you think Canadians who travel on a regular basis would want you to use time here on fares as opposed to complaining that this act does not provide for greater protection and indemnification at the companies' expense for passengers who are wilfully mistreated by bad organizations and inappropriate structures?

You made a choice about what is important, and I defer to that and respect it, but I wonder why you have chosen that as opposed to all these other massive impositions upon the travelling public, which seem to cost much more time and money.

Mr. Pepper: We did not actually just choose the advertising issue; it was one of the issues we chose. If you look at the Transportation Act itself, there is very little in there that provides direct consumer protection. It is for the provinces to deal with consumer protection.

Senator Segal: As I understand what you are saying, you want to see a common playing field. You do not want provincial regulation to be certain things in certain areas and not in others. I am interested as to why you want that to engage on price advertisement and not other these other matters, once you are into the business of extending federal jurisdiction.

Mr. Pepper: We do not regulate the airlines. The provincial governments do not directly regulate the air carriers. We do regulate the travel wholesalers and travel retailers. There are advertising requirements with which they have to comply within the provinces. That is why we have directed on that particular issue.

Similarly, with the financial criteria, one of our targets was working capital and putting monies from consumers into trust. That was very high on our list because consumers are not protected at the federal level. If they go through a travel agency, we have had to reimburse consumers from an industry fund that is financed by travel agencies and travel wholesalers in respect of airline failures. That is not fair, but we have had to do that. We focused on issues that are affecting us within the provinces directly rather than the loss the baggage and other issues.

Senator Segal: Could I ask about the working capital proposition you are advancing? I would say, that by a conservative assessment, the CICA accounting rules with respect to working capital, since Enron, changed 12 to 15 times. How would you have a government agency interpret and precisely understand the nature of working capital in any company at any one time or any specific circumstance that was not either retroactive or already out of date by the time the government agency actually got there? How would you physically do that?

Pensez-vous que les Canadiens qui voyagent régulièrement voudraient que vous consacriez du temps ici pour discuter des tarifs au lieu de vous plaindre que ce projet de loi n'oblige pas les compagnies à offrir une meilleure protection et indemnisation aux passagers qui sont traités délibérément sans égard par de mauvaises organisations et par des structures inadéquates?

Vous avez choisi ce qui est important à vos yeux. J'accepte et je respecte ce choix, mais pourquoi avez-vous choisi cette question plutôt que tous ces autres problèmes de taille que l'on impose aux voyageurs et qui semblent coûter beaucoup plus cher en temps et en argent?

M. Pepper : En réalité, nous n'avons pas choisi uniquement la question de la publicité; c'était une question parmi d'autres. Si vous examinez la Loi sur les transports, il y a très peu de dispositions qui offrent une protection directe aux consommateurs. Il incombe aux provinces de s'occuper de la protection des consommateurs.

Le sénateur Segal : Si je comprends bien vos propos, vous voulez des règles du jeu équitables. Vous ne voulez pas que la réglementation provinciale diffère d'une région à l'autre. J'aimerais savoir pourquoi vous voulez traiter de la publicité sur les tarifs aériens et non des autres sujets, une fois que vous avez décidé d'essayer d'étendre la compétence fédérale.

M. Pepper : Nous ne réglementons pas les compagnies aériennes. Les gouvernements provinciaux ne réglementent pas directement les transporteurs aériens. Nous réglementons les grossistes et les détaillants de services de voyage. Ils doivent se conformer à des exigences de publicité à l'intérieur des provinces. C'est pourquoi nous avons visé cette question en particulier.

Dans le même ordre d'idées, au chapitre des critères financiers, un de nos objectifs concernait le fonds de roulement et l'argent des consommateurs dans les fiducies. Cette question occupe un rang élevé dans notre liste, car les consommateurs ne sont pas protégés à l'échelon fédéral. Nous avons dû rembourser des consommateurs qui ont fait affaires avec une agence de voyages à partir d'un fonds de l'industrie financé par les agences de voyages et les grossistes dans le contexte d'une faillite d'une compagnie aérienne. Ce n'est pas juste, mais nous avons quand même dû le faire. Nous nous sommes donc concentrés sur des questions qui nous touchent directement à l'intérieur des provinces plutôt que d'autres questions comme la perte de bagages.

Le sénateur Segal : Puis-je vous poser une question sur votre proposition du fonds de roulement? D'après une évaluation très prudente, je dirais que, depuis Enron, les règles comptables de l'ICCA en matière de fonds de roulement ont changé au moins une douzaine de fois. Comment peut-on amener un organisme gouvernemental à interpréter et à comprendre précisément la nature du fonds de roulement dans une compagnie quelconque, à un moment quelconque ou dans des circonstances particulières quelconques, à moins que ce fonds de roulement soit rétroactif ou déjà périmé au moment où l'organisme gouvernemental se penche sur la question? Comment le feriez-vous de manière concrète?

Mr. Pepper: We have managed to do that in Ontario by routinely receiving financial statements that we look at, because there is a minimum working capital requirement for travel wholesalers and travel retailers.

Senator Segal: Do you get them to the last quarter?

Mr. Pepper: Yes, depending upon the gross sales. If the sales are higher, they are required to file quarterly. Everyone is required to file financial statements at least with a review engagement, and if there are \$10 million of gross sales or more, it is with an audited opinion. As they get progressively higher, they are required to file more frequently. We monitor, and we have been pretty successful. If you look at the track record for Ontario, our compensation fund has gone from \$4 million to \$30 million in the 10 years we have been self-managing. At the same time, we have reduced our claims significantly to the point where we have given an 80 per cent reduction in fees to the industry by monitoring financial criteria and working with those players in the industry to maintain a level of working capital. That is our objective, and we can do it. It can be done through looking at financial statements and frequent monitoring.

Ms. Thériège: Concerning service performance and lost baggage and overbooked flights, we have been advocating on those problems before the House of Commons. This issue is also one of our concerns. We are asking for better disclosure of service performance, and we would certainly be happy to work with Transport Canada and the agency to look at how it could be done.

I would like to come back to WestJet. Senator Mercer talked about WestJet being concerned that if this legislation came about, they would be disadvantaged. I am quite surprised to hear that WestJet would be disadvantaged because they are afraid that under this legislation, which would be federal legislation, they would have to advertise the real price. The non-regulated provinces, travel agents and tour operators would not be regulated because the only regulated provinces are Quebec, Ontario and B.C. WestJet is afraid that what they are doing, others will be doing to them. It is a strange situation. It is quite interesting to look at that situation.

Senator Munson: Thank you for being here on Bill C-11. Mr. Bodrug, in your brief you cite the lack of appeal mechanisms and a proposed mergers and acquisitions review processes as problems in this bill. Could you describe to us the appeal process that exists under the Competition Act? Can you give the committee an example in which the appeal process under the Competition Act was used, and what was the outcome?

Mr. Bodrug: The broader point is that under this bill, the commissioner is the effective decision-maker, whereas in the Competition Act review regime, the commissioner is the

M. Pepper : Nous avons réussi à le faire en Ontario en recevant régulièrement des états financiers que nous examinons, car les grossistes et les détaillants de services de voyage doivent observer une exigence de fonds de roulement minimal.

Le sénateur Segal : Les recevez-vous jusqu'au dernier trimestre?

M. Pepper : Oui, selon le chiffre d'affaires brut. Si le chiffre d'affaires est plus élevé, ils sont tenus de présenter des états financiers trimestriels. Tous les grossistes et détaillants doivent présenter des états financiers qui comportent au moins un engagement d'examen. Si le chiffre d'affaires brut est supérieur à 10 millions de dollars, les états financiers doivent être vérifiés. À mesure que le chiffre d'affaires augmente, ils doivent présenter des états financiers plus souvent. Nous surveillons les états financiers et nous avons obtenu de bons résultats. Si vous examinez la situation de l'Ontario, notre fonds de compensation est passé de 4 à 30 millions de dollars au cours de nos dix années d'autogestion. En même temps, nous avons réduit les réclamations de façon considérable au point où nous avons accordé à l'industrie une réduction de 80 p. 100 des frais par la surveillance des critères financiers et la collaboration avec les joueurs de l'industrie afin de maintenir un niveau de fonds de roulement. C'est notre objectif, et nous pouvons y arriver. Cela peut se faire grâce à un examen des états financiers et à une surveillance fréquente.

Mme Thériège : Nous avons fait valoir devant la Chambre des communes les problèmes entourant le rendement du service, les bagages perdus et les surréservations. Ce problème fait aussi partie de nos préoccupations. Nous demandons une meilleure transparence au niveau du rendement du service et nous serions certes heureux de collaborer avec Transports Canada et l'Office pour déterminer la façon de le faire.

J'aimerais revenir sur la situation de WestJet. Le sénateur Mercer a évoqué la crainte du transporteur aérien WestJet d'être désavantagé si le projet de loi était adopté. Je suis très étonnée d'entendre que WestJet serait désavantagé parce qu'il craint d'être tenu d'annoncer ses prix réels en vertu de cette mesure législative, qui serait une loi fédérale. Les provinces, les agents de voyages et les organisateurs de voyages qui ne sont pas soumis à une réglementation ne seraient pas réglementés parce que seules les provinces du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique le sont. WestJet redoute que ce qu'il fait actuellement, d'autres le lui feront. Cette situation est étrange, mais intéressante à examiner.

Le sénateur Munson : Je vous remercie d'être ici pour donner votre avis sur le projet de loi C-11. Monsieur Bodrug, dans votre mémoire, vous dites que l'absence de mécanismes d'appel dans l'examen proposé des fusions et des acquisitions est un des problèmes du projet de loi. Pourriez-vous décrire le processus d'appel prévu par la Loi sur la concurrence? Pouvez-vous donner au comité un exemple dans lequel le processus d'appel en vertu de la Loi sur la concurrence a été utilisé? Quel en a été le résultat?

M. Bodrug : Dans une optique plus générale, aux termes du présent projet de loi, la commissaire est le véritable décideur, alors que dans le processus d'examen de la Loi sur la concurrence, la

investigator, the enforcer of the legislation. The commissioner gathers the evidence and has extensive tools to do that. Then, if the commissioner wants to block a merger or obtain remedies, she has to make her case to the Competition Tribunal, which is a quasi-judicial body composed of the both Federal Court judges and some lay members, retired business people and economists. There is actually an appeal from the competition tribunal to the Federal Court of Appeal. Our basic point was that here you are politicizing the role of the commissioner in making her the investigator and the decision-maker.

There have been a number of cases. Just to be arbitrary in picking one here, in the transportation sector, one case involved tugboats in Vancouver Harbour. The commissioner challenged, and ultimately it was resolved on a consent basis. More recently, there were cases involving distribution of propane. In one of the cases, the tribunal decided there was not a problem, and then there were further appeals and it went back and forth between the Federal Court of Appeal and the tribunal.

Senator Munson: In recent years, the federal government has intervened in the airline industry during turbulent times. For example, in 1999 the Minister of Transport brought forth legislation that permitted Air Canada to purchase Canadian Airlines International, including provisions that obliged Air Canada to maintain services to smaller markets during that transition period. There was a fear that service to those communities would be lost.

After the 2001 terrorist attack in the U.S., the federal government guaranteed war risk insurance coverage for airlines. It contributed to new security features on aircraft, enabling airlines to continue operations in the heightened security environment.

In your brief, you stated that political intervention in the airline industry has proven unsuccessful, harming the industry and not protecting consumers beyond the protection available to other industries. Could you elaborate on that statement with some recent examples of unsuccessful political intervention?

Senator Mercer: You have stumped the Canadian Bar Association.

Mr. Bodrug: I am at a disadvantage. That portion of the brief was written by the National Air and Transport Section and I really am here today to focus on the merger provisions. I am a little at a loss. I apologize.

Senator Munson: I do not want to put you on the spot but if someone can get an answer to that question, we would appreciate it.

The Traveller's Protection Initiative and your proposed amendment regarding enhanced reporting requirements of the airline with respect to air travel complaints filed, was

commissaire est l'agente d'enquête, l'exécutrice de la loi. La commissaire recueille les éléments de preuve et possède des outils complets pour le faire. Si la commissaire veut ensuite interrompre une fusion ou obtenir réparation, elle doit présenter ses arguments devant le Tribunal de la concurrence, qui est un organisme quasi judiciaire formé de juges et d'autres membres de la Cour fédérale, ainsi que d'entrepreneurs et d'économistes à la retraite. Le Tribunal de la concurrence a, en fait, interjeté appel devant la Cour d'appel fédérale. Notre argument de base est que vous politisez le rôle de la commissaire en faisant d'elle l'agente d'enquête et la décideuse.

Il y a eu un certain nombre d'affaires. Juste pour en choisir une de manière arbitraire, dans le secteur des transports, une affaire portait sur les remorqueurs dans le port de Vancouver. La commissaire a contesté et l'affaire s'est finalement réglée à l'amiable. Plus récemment, des recours ayant trait à la distribution du propane ont été introduits. Dans l'un d'eux, le tribunal a jugé qu'il n'y avait pas de problème, puis il y a eu d'autres appels qui ont été ballottés entre la Cour d'appel fédérale et le Tribunal.

Le sénateur Munson : Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral est intervenu dans l'industrie du transport aérien durant les périodes de crise. Par exemple, en 1999, le ministre des Transports a proposé une loi permettant à Air Canada d'acheter Canadian Airlines International et comportant des dispositions obligeant Air Canada à continuer à desservir des marchés plus petits pendant la période de transition. On craignait que ces collectivités ne soient plus desservies.

Après les attaques terroristes aux États-Unis en 2001, le gouvernement fédéral a garanti la protection d'assurance contre les risques de guerre aux compagnies aériennes et a contribué aux nouvelles mesures de sécurité instaurées dans les avions, en permettant aux compagnies aériennes de continuer leurs activités dans un contexte de sécurité accrue.

Dans votre mémoire, vous avez déclaré que l'intervention politique dans le secteur des compagnies aériennes s'est révélée infructueuse, en nuisant à l'industrie et en n'offrant pas aux consommateurs une meilleure protection que celle offerte à d'autres industries. Pourriez-vous nous expliquer plus clairement ce que vous voulez dire par là en donnant quelques exemples récents d'échecs de l'intervention politique?

Le sénateur Mercer : Vous avez rendu perplexes les représentants de l'Association du Barreau canadien.

M. Bodrug : Je suis en position désavantageuse. Cette partie du mémoire a été rédigée par la Section nationale du droit aérien et spatial et je suis ici aujourd'hui pour parler principalement des dispositions relatives aux fusions. Je suis un peu perdu. Veuillez m'en excuser.

Le sénateur Munson : Je ne veux pas vous mettre sur la sellette mais si quelqu'un peut répondre à cette question, nous en serions reconnaissants.

Le Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités a adopté dans une large mesure la Coalition pour la protection des voyageurs et votre proposition d'amendement concernant de

largely adopted by the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. Are you satisfied with the impact on passengers, following the elimination of the Air Travel Complaints Commissioner?

Mr. Pepper: I am not sure it was adopted. The position of the complaints commissioner has been dispensed with, but the complaints will be handled by the agency, by the CTA. That is my understanding. I am not sure of any amendments.

Senator Johnson: This is for Canadian Bar Association. From time to time, the Minister of Transport appoints panels or individuals to review the public interest on his or her behalf, in respect of the performance of transport legislation. Examples are the Canada Transportation Act review panel, the Canada Marine Act, the Railway Safety Act and sectors of the transportation industry. Another is the Royal Commission on National Passenger Transportation. In your brief, however, you question whether it is appropriate for the minister to conduct a public interest review. Why would the review of the public interest impacts of a merger acquisition in the transportation industry proposed in clause 13 be less appropriate in your opinion?

Mr. Bodrug: I do not think that our position, even speaking for the other clause, is that the minister should not be able to perform public interest inquiries at all. I frankly do not know. Our point is that this proposal will be triggered by every merger that meets these financial thresholds that involves a transportation undertaking. I would expect that most of these notifications would not result in a public interest merger review because, in most cases, the minister would determine that it is not important enough for a public interest review. That is really the focus of our concern. This will be creating an unnecessary and burdensome review procedure. It is hard for me to see why mergers in particular, should be triggering this public interest review beyond issues that arise in the context of lessening competition. Otherwise, if there is conduct in the industry that is a concern, then I would have thought the minister and the appropriate agency should address that and in the normal course.

Senator Johnson: That is the answer to that.

The Minister of Transport also told this committee last week that the merger and acquisitions provision in the bill was developed in consultation with the Competition Bureau. The committee heard that the Commissioner of the Competition Bureau would not be guided by the decisions of the minister when reviewing an application for a merger or acquisition.

Given these assurances from the minister, do you still feel the provisions in this bill compromise the independence of the commissioner?

meilleures exigences d'obligation de rendre compte de l'Office en ce qui a trait aux plaintes relatives au transport aérien. Êtes-vous maintenant satisfait de l'incidence qu'a sur les passagers l'élimination du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien?

M. Pepper : Je ne suis pas sûr si l'amendement a été adopté. Le poste de commissaire aux plaintes a été supprimé, mais les plaintes seront réglées par l'Office, l'OTC. C'est ce que je crois comprendre. J'ignore s'il y a eu des amendements.

Le sénateur Johnson : Ma question s'adresse aux représentants de l'Association du Barreau canadien. Le ministre des Transports nomme à l'occasion des comités ou des personnes pour examiner l'intérêt public en son nom en ce qui concerne l'efficacité de la législation sur les transports. Citons notamment le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, le Comité d'examen de la Loi maritime du Canada et le Comité consultatif chargé de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire ainsi que des secteurs de l'industrie des transports. Il y a aussi la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. Dans votre mémoire, vous vous demandez cependant s'il est approprié que le ministre effectue un examen de l'intérêt public. Pourquoi l'examen de l'incidence sur l'intérêt public d'un regroupement d'entreprises dans l'industrie des transports, proposé à l'article 13, serait-il moins approprié à votre avis?

M. Bodrug : Je ne pense pas que notre position soit, même en faisant référence à l'autre article, que le ministre ne devrait pas du tout pouvoir faire d'examen de l'intérêt public. Je ne sais vraiment pas. À notre avis, cette proposition sera mise de l'avant chaque fois qu'une fusion respecte ces seuils financiers et vise une entreprise de transport. Je m'attends à ce que la majorité de ces avis n'aboutissent pas à un examen des fusions à des fins d'intérêt public parce que dans la plupart des cas, le ministre jugera que ce n'est pas assez important pour faire l'objet d'un examen de l'intérêt public. C'est vraiment le point central de notre préoccupation. Cela créera une procédure d'examen inutile et pénible. J'ai du mal à comprendre pourquoi des fusions en particulier devraient déclencher cet examen de l'intérêt public au-delà des questions qui se présentent dans le cadre d'une diminution de la concurrence. Autrement, si un comportement dans l'industrie est préoccupant, je présume que le ministre et l'organisme approprié devraient s'y attaquer dans le cadre normal de leurs activités.

Le sénateur Johnson : Vous avez répondu à la question.

La semaine dernière, le ministre des Transports a aussi déclaré devant le comité que les dispositions relatives aux fusions et aux acquisitions prévues dans le projet de loi ont été rédigées en consultation avec le Bureau de la concurrence. Le comité a entendu que la commissaire du Bureau de la concurrence ne serait pas influencée par les décisions du ministre lors de l'examen d'une demande de fusion ou d'acquisition.

Compte tenu de ces assurances données par le ministre, pensez-vous toujours que les dispositions contenues dans le présent projet de loi compromettent l'indépendance de la commissaire?

Mr. Bodrug: I am not quite sure what that comment means. The commissioner is put in a position of consulting directly with the Minister of Transport as opposed to reaching decisions on the basis of an established statutory test under the Competition Act. Currently the Competition Act sets out a standard that the commissioner, if she is convinced there is a likely a substantial lessening or prevention of competition, can seek to challenge that transaction and block the merger or seek other remedies. Under this bill, that is not the standard. The standard is any prevention of competition, there is no substantial threshold there, so it is a different test. I know the commissioner has said she intends to apply the same test, but it is putting the commissioner in an awkward position and it will be exposing her to more political lobbying rather than the law enforcement position she is in now.

Senator Johnson: You proposed Bill C-11 be amended to require that carriers provide information regarding their financial fitness and service performance to the agency and that the agency has a corresponding duty to report on the financial fitness of airlines to the minister who would then inform consumers.

How do you propose to deal with the fact that some airlines, particularly the smaller non-scheduled airlines, whose financial situation may be the most precarious, are private companies and need to protect the financial information for competitive reasons?

Mr. Pepper: I am assuming the federal government, having received that information, would keep that information confidential. I can give a parallel with what we do in the province of Ontario. We receive financial statements from all private companies, most of which are private companies with relation to their financial position; working capital, et cetera. We are bound by confidentiality and the federal government would also be bound by similar rules of confidentiality. We would not be able to disclose that publicly.

Senator Johnson: You commented, in previous testimony, in the House of Commons, on the removal of the complaints commissioner role, but not today. Can you tell us your position on this?

Mr. Pepper: When the role of the complaints commissioner was removed, we were very concerned that not only the role of the commissioner was being removed but the actual process was going to be removed too. Since we made that submission, we have met with Transport Canada and the CTA and we have been assured that the program will continue. The complaints will still be acknowledged and consumers will receive a response.

Senator Johnson: You do not have the same problem with the figurehead.

M. Bodrug: Je ne suis pas sûr de comprendre votre observation. La commissaire se voit contrainte de consulter directement le ministre des Transports au lieu de prendre des décisions en fonction d'un critère prévu dans la Loi sur la concurrence. À l'heure actuelle, la Loi sur la concurrence renferme une norme qui prévoit que si la commissaire a des raisons de croire que la transaction diminuera considérablement ou empêchera la concurrence, elle peut s'y opposer et interrompre la fusion ou obtenir des mesures de redressement. Ce n'est pas une norme aux termes du présent projet de loi. La norme stipule toute entrave à la concurrence et ne prévoit aucun seuil considérable; le critère est donc différent. Je sais que la commissaire a dit qu'elle avait l'intention d'appliquer le même critère, mais en faisant cela, on met la commissaire dans une situation délicate et elle s'expose à davantage de pressions politiques plutôt que de remplir sa fonction actuelle pour appliquer la loi.

Le sénateur Johnson : Vous avez proposé que le projet de loi C-11 soit amendé pour exiger que les transporteurs aériens fournissent des renseignements sur leur santé financière et la prestation de leurs services à l'Office et que ce dernier ait une obligation analogue de faire rapport de la santé financière des compagnies aériennes au ministre, qui en informerait ensuite les consommateurs.

Comment proposez-vous d'aborder le fait que certaines compagnies aériennes, en particulier les petites compagnies non régulières dont la situation financière est peut-être la plus précaire, sont des sociétés privées qui doivent protéger leurs renseignements financiers pour des raisons de concurrence?

M. Pepper : Je suppose que le gouvernement fédéral ne divulguera pas les renseignements qu'il reçoit. Je peux faire un parallèle avec ce que nous faisons dans la province de l'Ontario. Nous recevons les états financiers de toutes les sociétés privées, dont la plupart sont privées en raison de leur situation financière; elles ont un fonds de roulement, et cetera. Nous sommes tenus à la confidentialité et le gouvernement fédéral devrait aussi être lié à des règles de confidentialité similaires. Nous ne pourrions pas divulguer publiquement ces renseignements.

Le sénateur Johnson : Dans le témoignage précédent que vous avez présenté devant la Chambre des communes, vous vous êtes prononcés sur l'élimination du poste de commissaire aux plaintes, mais vous ne l'avez pas fait aujourd'hui. Pourriez-vous nous donner votre point de vue à cet égard?

M. Pepper : Quand le poste de commissaire aux plaintes a été supprimé, nous étions très préoccupés non seulement de l'élimination du poste mais également de l'abolition du processus actuel. Depuis que nous avons soumis le présent mémoire, nous avons rencontré des représentants de Transports Canada et de l'OTC et ils nous ont garanti le maintien en place du programme. Les plaintes seront toujours traitées et les consommateurs recevront une réponse.

Le sénateur Johnson : Vous n'avez pas le même problème en ce qui concerne le chef de file.

Mr. Pepper: That was our issue to start with. We thought the processes role would disappear because it was not just the commissioner, it was the staffing of the office of the commissioner as well and we have been assured that the process will continue.

Senator Johnson: Do you feel it streamlined the complaints process? Is it pretty much the same?

Mr. Pepper: I think it will be pretty much the same. The figurehead was someone that the consumer could see and was there for the consumer to go to, but I have been assured that the CTA will continue in the same manner, responding to complaints.

Senator Johnson: In your experience, did you find that this process worked well in terms of the consumer? Were there many complaints?

Mr. Pepper: It is difficult to measure that because I was not in receipt of the complaints. We received complaints if they were federal issues. I cannot really respond effectively on that question.

Senator Johnson: I have been sending letters about the service.

Ms. Thérberge: Our concern about the Air Travel Complaint Commissioner is one of exposure so that consumers know that the process exists. There is not much publicity around it so people have to dig hard to find it.

Senator Johnson: That is a good point. I did not know. I sent my letter to the president and he forwarded it to someone else. No one told me about the complaints commissioner.

Ms. Thérberge: That is it. Now, the role and function of the Air Travel Complaints Commissioner is integrated into the agency. We want to ensure that consumers know the function exists and they understand the role and responsibilities so they can address their complaints. That is one of the most important issues.

The Deputy Chairman: If you lose your luggage, you can phone the government, only in Canada.

Ms. Thérberge: Only after you have complained to the airline.

Senator Zimmer: I will make a few comments about the questions by Senator Mercer and Senator Johnson because they are prime issues. Senator Mercer raised the matter of air travel prices. It appears that there is an uneven playing field. There must be more consistency so that travelers can compare apples with apples. Of course, the agents do not advertise the additional fees that they receive of 8 per cent to 9 per cent, which amounts to adding insult to injury.

M. Pepper: C'était ce qui nous préoccupait au départ. Nous pensions que le rôle de traitement des plaintes disparaîtrait parce que non seulement on abolissait le poste du commissaire, mais également les postes du personnel du bureau du commissaire. On nous a toutefois assuré que le processus continuera.

Le sénateur Johnson : Pensez-vous que cette mesure a simplifié le processus de traitement des plaintes? Est-ce à peu près la même chose?

M. Pepper : À mon avis, ce sera pas mal du pareil au même. Le chef de file était une personne que le consommateur pouvait voir et à qui il pouvait faire appel, mais on m'a assuré que l'OTC continuera de répondre aux plaintes de la même manière.

Le sénateur Johnson : Pensez-vous, selon votre expérience, que le processus est efficace auprès des consommateurs? Y a-t-il eu beaucoup de plaintes?

M. Pepper : Il est difficile de calculer le nombre de plaintes, car ce n'est pas moi qui les recevais. Nous recevions les plaintes quand elles portaient sur des questions fédérales. Je ne peux pas vraiment vous donner une bonne réponse.

Le sénateur Johnson : J'ai envoyé des lettres au sujet du service.

Mme Thérberge : Ce qui nous préoccupe concernant le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, c'est son manque de visibilité, il en faut pour que les consommateurs sachent que le processus existe. On en fait peu de publicité et les gens doivent vraiment chercher pour le trouver.

Le sénateur Johnson : C'est une excellente observation. Je l'ignorais. J'ai envoyé ma lettre au président et il l'a transmise à quelqu'un d'autre. Personne ne m'avait parlé du commissaire aux plaintes.

Mme Thérberge : C'est justement cela. Le rôle et le poste du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien sont maintenant intégrés à l'Office. Nous voulons nous assurer que les consommateurs savent que le poste existe et qu'ils en comprennent le rôle et les responsabilités afin d'envoyer leurs plaintes. C'est l'une des questions plus importantes.

Le vice-président : Si vous perdez vos bagages, vous pouvez téléphoner au gouvernement, seulement au Canada.

Mme Thérberge : Seulement après vous être plaint à la compagnie aérienne.

Le sénateur Zimmer : Je ferai quelques observations à l'égard des questions posées par le sénateur Mercer et le sénateur Johnson, car elles portent sur des sujets de première importance. Le sénateur Mercer a soulevé la question des prix dans le secteur du transport aérien. Les règles du jeu ne semblent pas être les mêmes pour tous. Une plus grande uniformité s'impose pour que les voyageurs puissent comparer des pommes avec des pommes. Bien entendu, les agents n'annoncent pas les frais additionnels de l'ordre de 8 ou de 9 p. 100 qu'ils touchent, comme si cela ne suffisait pas.

Senator Segal raises a good point on other priorities, which we all encounter when we travel, such as delays and lost luggage. The onus is on the traveler and often we are so tired from travelling that we are happy to get our luggage back and go home that we do not make the complaints. We have other priorities in our lives. The occurrences are inconvenient but we put up with them. Many industries put the onus on the individual because they know most often they will not complain. In addition to what Senator Segal said, I would urge you to pursue those issues, although I realize they do not originate in your domain.

Relevant to Senator Johnson's question, I have a point for clarification in respect of specific concerns about the handling of the air travel complaints function by the CTA, as opposed to the Air Travel Complaints Commissioner, and you have answered that part.

My questions are for the Canadian Bar Association. Your submission seems to favour the status quo such that you would prefer to see the Commissioner of Competition continue to deal with misleading advertising pursuant to the Competition Act.

How would you respond to complaints that, for years, most consumers have been subject to the "sticker shock," as it is called in the industry, because the cost of taxes and fees are not shown up front?

Assuming fees and taxes continue to be collected on air travel, what course of action would have to be undertaken to affect a change in this situation?

Mr. Bodrug: I am not sure how specifically I can respond to that other than to say we have not done a study of advertising or that kind of thing. However, when the advertising in this or in any other industry is misleading in a material respect to the general public, there are two avenues: a criminal provision in the Competition Act and a civil provision, which was specifically passed to make it easier for the Competition Commissioner to bring cases and address issues without the higher criminal standard of proof to address such issues and to obtain orders for it to stop or for other appropriate relief.

When the consumer is misled, it is a problem but it is not unique to the airline industry. People buy and sell many other products that have additional charges not disclosed as part of the total purchase price and that can be an issue. Our big-picture perspective is that this is an issue but it is not unique to the airline industry. When it becomes an issue, the Commissioner of Competition can investigate it. People have access to such complaint venues. The Competition Bureau is user friendly. For example, people can access their website

Le sénateur Segal soulève un bon point concernant d'autres priorités auxquelles nous sommes tous confrontés quand nous voyageons, telles que les retards et les bagages perdus. Il incombe au voyageur de démontrer le préjudice qu'il a subi et souvent nous ne portons pas plainte, car notre voyage nous a tellement épuisés que nous sommes heureux de récupérer nos bagages et de rentrer à la maison. Nous avons d'autres priorités dans la vie. Ces situations sont fâcheuses mais nous les supportons. Un grand nombre d'industries imposent aux particuliers la responsabilité de prouver qu'ils ont subi un préjudice, car elles savent qu'ils ne se plaindront pas. En plus de ce qu'a dit le sénateur Segal, je vous prierais de vous pencher sur ces questions, même si je sais bien qu'elles n'émanent pas de votre domaine.

En ce qui a trait à la question du sénateur Johnson, je tiens à apporter quelques précisions au sujet de préoccupations particulières concernant le rôle de l'OTC à l'égard du traitement des plaintes relatives au transport aérien en comparaison à celui du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, et vous avez répondu à cette partie de la question.

Mes questions s'adressent aux représentants de l'Association du Barreau canadien. Votre mémoire semble être en faveur du statu quo, c'est-à-dire que vous préféreriez que la commissaire de la concurrence continue de régler les cas de publicité mensongère conformément à la Loi sur la concurrence.

Comment répondriez-vous à des plaintes dénonçant que depuis de nombreuses années la plupart des consommateurs subissent « l'effet de surprise », comme on l'appelle dans l'industrie, car les taxes et les frais ne sont pas annoncés d'entrée de jeu?

À supposer que les frais et les taxes continuent d'être perçus pour les voyages par avion, quel plan d'action devrait être adopté pour changer la situation?

M. Bodrug : Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre de façon précise, mais je peux vous dire que nous n'avons pas fait d'étude sur la publicité ou quoi que ce soit du genre. Cependant, quand la publicité dans cette industrie ou dans toute autre industrie trompe le grand public sur un point important, il y a deux solutions : une disposition pénale prévue dans la Loi sur la concurrence et une disposition civile, qui a été adoptée expressément pour qu'il soit plus facile pour la commissaire de la concurrence de présenter des cas et de s'attaquer à des questions sans la norme criminelle de preuve plus stricte pour régler de telles affaires et obtenir des ordonnances pour les faire cesser ou pour prendre d'autres mesures de redressement appropriées.

Quand le consommateur est induit en erreur, c'est un problème, qui n'est cependant pas propre à l'industrie du transport aérien. Les gens achètent et vendent de nombreux autres produits qui comportent des frais additionnels qui ne sont pas divulgués dans le prix d'achat total, et cela peut poser problème. Dans l'ensemble, nous croyons que c'est une situation qui ne s'applique pas uniquement à l'industrie du transport aérien. Quand cela devient un problème, la commissaire de la concurrence peut faire enquête. Les gens ont accès à de tels

to send an email. There is mechanism for any six Canadian residents to file a complaint with the Commissioner of Competition and ask for an inquiry, or the Minister of Industry can ask the Competition Bureau to conduct an inquiry.

It is not clear to us that the mechanism is not already in place so why would we add additional regulatory burden on a specific industry to cover something that is already covered?

Senator Zimmer: Thank you. Could you provide us with an appreciation for the circumstances that led to the merger of new provisions for airline undertakings? Could you expand on what you see as the failings of these measures?

Mr. Bodrug: My understanding of the provisions in the existing Canadian Transportation Act with regard to airline mergers involving airline undertakings is that they were enacted around the time of or with a view to the proposed Air Canada-Canadian Airlines merger. I do not have intimate knowledge of that merger and I am not sure that it had much impact. I do not know whether Air Canada, for example, has been notifying the Minister of Transport on transactions in which it has been involved. The Canadian Bar Association raised concerns about that provision when it was passed, similar to what we are saying now except today's problem is much broader.

I might point out that even the Competition Bureau, in its submission to the House of Commons Committee, indicated that it would prefer to remove that provision as well. I cannot point to specific harm that would arise from that provision. Conceptually, it could be creating a disadvantage for companies in the airline business in the way that I talked about earlier. The order of magnitude would be magnified by the current proposal.

Senator Peterson: Mr. Bodrug, is there any provision in the proposed legislation for advanced rulings? If there is not, would one be beneficial and would it eliminate at least some of these minor mergers so they can get on with it?

Mr. Bodrug: A mechanism exists under the Competition Act for advanced ruling certificates so that the Competition Bureau can give a clearance. Perhaps this comment is open to interpretation, but one view of reading the proposed legislation is such that if the bureau were to clear it with an advanced ruling certificate then you would never have to notify the minister. I do not know if that is the intent or whether the Competition Bureau will simply be more reluctant to issue advanced ruling certificates because of the implications for the Transportation Act. We will have to wait and see.

endroits pour déposer des plaintes. Le Bureau de la concurrence n'a pas de formalités excessives. Par exemple, les gens peuvent visiter le site web et envoyer un courriel. Le site comporte un mécanisme pour six types de résidents canadiens qui veulent déposer une plainte auprès de la commissaire à la concurrence et demander une enquête, ou le ministre de l'Industrie peut demander au Bureau de la concurrence de mener une enquête.

Nous ne savons pas très bien si le mécanisme n'est pas déjà en place, alors pourquoi ajouterions-nous un fardeau réglementaire à une industrie en particulier pour protéger quelque chose déjà protégé?

Le sénateur Zimmer : Merci. Pourriez-vous nous faire part de votre appréciation sur les circonstances qui ont donné lieu aux nouvelles dispositions relatives aux fusions visant les entreprises aériennes? Pourriez-vous nous en dire plus long sur ce que sont, d'après vous, les lacunes de ces mesures?

M. Bodrug : Si je comprends bien, les dispositions de la Loi sur les transports au Canada en vigueur concernant les fusions des lignes aériennes par des entreprises aériennes ont été adoptées à peu près au moment de la fusion d'Air Canada et de Canadian Airlines ou dans la perspective de cette dernière. Je ne connais pas le dossier de cette fusion à fond et je ne sais pas si elle a eu beaucoup d'effet. Par exemple, j'ignore si la compagnie Air Canada a avisé le ministre des Transports des transactions auxquelles elle a pris part. À l'adoption de cette disposition, l'Association du Barreau canadien a exprimé une préoccupation similaire à celle dont nous vous faisons part maintenant, sauf qu'aujourd'hui le problème est beaucoup plus grave.

Je tiens à préciser que même le Bureau de la concurrence, dans son mémoire présenté au comité de la Chambre des communes, a signalé qu'il préférerait aussi que cette disposition soit supprimée. Je ne peux pas mettre en évidence des préjudices particuliers qui découleraient de cette disposition. En théorie, elle pourrait désavantager les compagnies aériennes de la façon que j'ai mentionnée plus tôt. Le projet de loi actuel intensifierait l'ampleur du problème.

Le sénateur Peterson : Monsieur Bodrug, le projet de loi prévoit-il une disposition relative aux décisions préalables? Autrement, serait-il avantageux d'en avoir une et éliminerait-elle du moins quelques-unes des fusions mineures pour pouvoir aller de l'avant?

M. Bodrug : La Loi sur la concurrence prévoit un mécanisme pour l'obtention de certificats de décision préalable afin que le Bureau de la concurrence puisse donner son autorisation. Ce commentaire prête peut-être à interprétation, mais une façon de comprendre le projet de loi, c'est que si le Bureau approuve la délivrance d'un certificat de décision préalable, il ne sera alors jamais nécessaire d'aviser le ministre. J'ignore si c'est l'objectif visé ou si le Bureau de la concurrence sera tout simplement plus réticent à délivrer des certificats de décision préalable en raison des répercussions sur la Loi sur les transports au Canada. Nous allons bien voir.

I do not see anything in the proposed amendments to the Transportation Act that would involve an advanced ruling. However, perhaps that is something the Minister of Transport would be prepared to do administratively. It is not specifically contemplated in the proposed legislation.

Senator Peterson: Would you like to see that in the bill?

Mr. Bodrug: If this bill were to pass, it would give more certainty to whether they will be subjected to this potentially quite onerous review.

The Deputy Chairman: Is your criticism of the merger-acquisition process because it is bad law or bad public policy or both?

Mr. Bodrug: I would not use the word "bad." In our view, it would be preferable not to have this provision at all. If there is to be a public review provision, it would be better policy to have it more focused and directed at the specific potential harm.

What is it that causes the concern that leads to this special public interest review? All I have been able to discern from the public record is that there was some concern about a proposed major merger in the railway industry. If Parliament decides that they want to have a mechanism for big railway mergers then, in our view, accepting that as the premises, there should be a more focused provision rather than something with such wide-ranging application.

The Deputy Chairman: Our committee made recommendations on the news media that CRTC should play a larger role in mergers and acquisitions of newspapers, because we thought that the Competition Bureau did not adequately fulfill its role there. I note that we also have laws on banks that are separate from the Competition Bureau. We have a public review process and ministerial involvement there. The CRTC also gets involved in media mergers. They are having hearings now on the CTVglobemedia with CHUM. This is not unusual. You think it is far-reaching. As a westerner, we would be very concerned that there be political involvement in a merger of the two railroads because we are already exposed to monopoly situations in certain areas, even though we have two railroads. British Columbia has an extra one and there are a few small ones coming up here and there, but nonetheless, we would want some process that would protect farmers from a merger of these two beasts, as I would call them.

Mr. Bodrug: To regulate conduct of transportation carriers through a merger review is a bit ad hoc in terms of when someone merges. If there is conduct in the transportation industry that is of concern, then it is one thing to regulate that conduct; it is another to regulate it with respect to an entity when it happens to merge or when there happens to be a transaction that technically trips a wire.

Rien dans les amendements proposés à la Loi sur les transports au Canada ne concerne une décision préalable. Toutefois, c'est peut-être quelque chose que le ministre des Transports serait disposé à faire sur le plan administratif. Ce n'est pas expressément prévu dans le projet de loi.

Le sénateur Peterson : Aimerez-vous que le projet de loi en fasse mention?

M. Bodrug : Si le présent projet de loi est adopté, nous serons plus en mesure de savoir si les fusions seront soumises à cet examen pouvant être très coûteux.

Le vice-président : Critiquez-vous le processus de fusion ou d'acquisition parce que c'est une mauvaise loi ou parce que c'est une mauvaise politique gouvernementale, ou les deux?

M. Bodrug : Je n'emploierais pas le mot « mauvais ». À notre avis, il serait préférable que cette disposition n'existe pas du tout. S'il doit y avoir une disposition relative à un examen de l'intérêt public, il vaudrait mieux qu'elle soit plus ciblée et plus axée sur le préjudice potentiel.

Qu'est-ce qui suscite la préoccupation qui mène à cet examen spécial de l'intérêt public? Tout ce que j'ai pu constater dans les registres publics, c'est qu'on s'inquiétait d'une importante fusion proposée dans l'industrie ferroviaire. Si le Parlement décide qu'il veut mettre en place un mécanisme pour les fusions de grandes sociétés ferroviaires alors, à notre avis, en acceptant cela comme principe, il faudrait que la disposition soit plus précise au lieu d'avoir une application aussi générale.

Le vice-président : Notre comité a fait des recommandations au sujet des médias d'information pour que le CRTC joue un plus grand rôle dans les fusions et les acquisitions de journaux parce que nous estimions que le Bureau de la concurrence ne s'acquittait pas convenablement de son rôle à cet égard. Je note que nous avons aussi des lois sur les banques distinctes du Bureau de la concurrence. Nous y avons un processus d'examen de l'intérêt public et la participation du ministère. Le CRTC intervient aussi dans les fusions de médias. Des audiences concernant la fusion entre CTVglobemedia et CHUM ont lieu actuellement. Ce n'est pas inhabituel. Vous pensez que c'est de grande portée. En tant qu'habitant de l'Ouest, je serais très préoccupé s'il y avait une ingérence politique dans une fusion de deux sociétés ferroviaires, car la région compte déjà des monopoles dans certains secteurs, même s'il y a deux sociétés ferroviaires. La Colombie-Britannique en a une en plus et quelques petites sociétés ferroviaires ici et là, mais malgré tout, nous souhaitons la mise en place d'un processus qui protégerait les agriculteurs contre une fusion de ces deux monstres, comme je les appelle.

M. Bodrug : Utiliser un examen des fusions pour régler les transporteurs, c'est un peu improviser quand il y a une fusion. Si le comportement d'un transporteur est jugé préoccupant, alors régler ce comportement est une chose; c'en est une autre de le régler pour une entité qui fusionne à une autre ou effectue une transaction qui techniquement déclenche un processus.

Senator Segal: When mergers take place, and let us take public companies for a moment, one of the great disputes between the vendors and the purchasers is the value of the synergies. The big dispute is how to divide the synergies in a fair way, between the shareholders of the purchaser and the vendor. That is a classic market debate that takes place and it is sorted out in the marketplace.

To amplify the point made by the deputy chairman, it is those synergies in transportation companies where people say, if we merge A and B, we can avoid duplication. Duplication for one group of Canadians on Bay Street may look like ample market coverage for another group of Canadians in the Prairies.

The notion that the Department of Transport would have no interest in those kinds of issues, which are harder to penetrate when there are private players involved, strikes me as almost a retraction from the existing regulatory premise that has been in place for some time, for which this is a small refinement.

Would you be more assuaged if there was a threshold that allowed many of the smaller references that you are concerned about to be addressed without attracting this interest, so that the threshold was sufficient that it would imply a market size where the public interest might be more applicable in terms of an assertion by the Department of Transport versus your concern?

Mr. Bodrug: The kind of circumstance that you are addressing where there are synergies is the kind of circumstance where you are typically talking about two competitors. That is one circumstance where the Competition Bureau will be fully engaged in addressing impacts on customers and suppliers.

Senator Segal: With respect, I disagree. A large company buying a small company may say that, even though it is not a competition issue because the small company was not a major market player in percentage terms, it may have been important in its particular niche. Those synergies may be of value to the regional subdivision of the big company that is proceeding with the acquisition. I am not 100 per cent sure it would attract the same measure of competition interest that you are uncomfortable it would attract.

Mr. Bodrug: Your second point was with regard to the timing and the threshold. This is really the point we are trying to make about regulatory focus. Practically speaking, is the minister really going to be concerned about these little mergers or little transportation businesses? It certainly would be a more focused regulatory measure to say that a merger involving transportation businesses over a certain monetary threshold are potentially subject to this review. That would narrow the scope of these merger provisions. That would be helpful.

The Deputy Chairman: To return to that point, the way the act reads is that the minister makes that decision. He is not going to decide something that is of no political consequence. He is a politician. He is responsible to his members.

Le sénateur Segal : Quand une fusion se produit, et prenons l'exemple des sociétés publiques, l'un des grands différends entre les vendeurs et les acheteurs porte sur la valeur des synergies. Le grand litige a trait à la façon de répartir équitablement les synergies entre les actionnaires de l'acheteur et du vendeur. C'est un débat classique dans le marché et il est réglé sur le marché.

Pour insister sur le point qu'a fait valoir le président, ce sont ces synergies dans les sociétés de transport qui font dire aux gens que si nous fusionnons A et B, nous pouvons éviter le chevauchement. Le chevauchement tel que perçu par un groupe de Canadiens de Bay Street peut sembler être une vaste étendue du marché pour un autre groupe de Canadiens des Prairies.

L'idée selon laquelle le ministère des Transports ne serait aucunement intéressé à ce genre de questions, qui sont plus difficiles à saisir lorsqu'elles impliquent des intervenants du secteur privé, me paraît presque une rétractation du principe réglementaire en place depuis un certain temps, et pour lequel cela constitue une légère amélioration.

Seriez-vous plus apaisé s'il y avait un seuil qui permettrait à un grand nombre des préoccupations de moindre importance d'être réglées sans susciter cet intérêt, ainsi le seuil suffirait à impliquer une taille du marché où l'intérêt public pourrait plus être applicable du point de vue du ministère des Transports contrairement à votre préoccupation?

M. Bodrug : Dans le genre de situation dont vous parlez et où il y a des synergies, on compte généralement deux concurrents. C'est une situation où le Bureau de la concurrence s'engagera pleinement pour s'attaquer aux conséquences sur les clients et les fournisseurs.

Le sénateur Segal : Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord. Une grande société qui achète une petite société peut peut-être dire cela, même si ce n'est pas une question de concurrence parce que la petite société n'était pas un intervenant de premier plan sur le marché en termes de pourcentage, elle a pu être importante dans son créneau. Ces synergies sont peut-être utiles à la subdivision régionale de la grande société qui entreprend l'acquisition. Je ne suis pas absolument sûr que cela susciterait l'intérêt de la concurrence autant que vous l'appréhendez.

M. Bodrug : Votre second argument se rattachait au moment et au seuil. C'est vraiment ce que nous tentons de faire valoir concernant l'orientation réglementaire. À toutes fins pratiques, le ministre se préoccupera-t-il réellement de ces petites fusions ou des petites entreprises de transport? La mesure réglementaire serait certainement plus ciblée si elle stipulait qu'une fusion d'entreprises de transport dépassant un certain seuil financier les soumettrait à cet examen. Cette mesure réduirait la portée de ces dispositions relatives aux fusions. Ce serait utile.

Le vice-président : Pour revenir sur ce point, selon le libellé du projet de loi, le ministre prend cette décision. Il ne va pas prendre une décision qui n'aura aucune conséquence politique. C'est un politicien. Il doit rendre des comptes à ses membres.

The reason they have it a little far-reaching is that while the acquisition of Yanke by CN Rail may not be a big deal in Winnipeg, it would be a huge deal in Saskatoon because the Yanke Group of Companies is the biggest trucker. It is a local Saskatoon company and the two companies together could become a significant player. Maybe the MPs of the area, the farm groups or the exporters would say they think the minister should look at this acquisition because all of a sudden it will limit the amount of competition in their region. The minister will not get involved in a process that is of no consequence.

Mr. Bodrug: If it involves competition issues, then the Competition Bureau is already addressing them. If it is other issues, then that goes to the point of creating a very wide area of uncertainty that will cause Canadian businesses to be wary of getting involved in the transportation sector, because it could subject them to these very significant delays.

It is a trade-off here between retaining a very wide discretion to potentially review a very wide range of transactions versus creating an environment that is more encouraging of investment and capital investment.

Senator Segal: You make a generic comment about entry into regulated areas. The economics of the marketplace argue that there are both costs and benefits to being in unregulated markets and there are costs and benefits to being in regulated markets. One can assume that many of the existing participants in the regulated transportation market are there because they think there is a profit to be made. The notion that regulation per se or some modification of such, if it is done on a level playing field basis, discourages investment, is not necessarily the case. I agree that it may be the case in some contexts, but across the board I do not think it is necessarily the case.

Mr. Bodrug: Thank you, Senator Segal. I did not mean to suggest action before the board. I was pointing to what I think is probably an unintended consequence of this legislation, to create a disincentive for a large Canadian company to have some presence in the transportation business because of the impact it will have on its ability to do other kinds of transactions.

The Deputy Chairman: Thank you, witnesses, and thank you, senators.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

La raison pour laquelle le projet de loi n'a pas de grande portée est que l'acquisition de Yanke par CN Rail ne représente peut-être pas grand-chose à Winnipeg, mais c'est une transaction énorme à Saskatoon parce que le Yanke Group of Companies est la plus grande entreprise de camionnage. C'est une entreprise locale de Saskatoon et les deux sociétés fusionnées pourraient devenir un joueur important. Les députés de la région, les associations agricoles ou les exportateurs soutiendraient peut-être qu'ils croient que le ministre devrait examiner l'acquisition, car la concurrence sera réduite tout à coup dans leur région. Le ministre n'interviendra pas dans un processus sans conséquence.

M. Bodrug : Dans le cas des questions relatives à la concurrence, le Bureau de la concurrence s'y est déjà attaqué. Pour les autres questions, on nage dans une très grande incertitude qui amènera les entreprises canadiennes à craindre d'entrer dans le secteur du transport, car elles pourraient s'exposer à des délais très longs.

C'est un compromis entre conserver une très grande latitude pour potentiellement examiner un très large éventail de transactions au lieu de créer un milieu plus propice à l'investissement et aux dépenses en capital.

Le sénateur Segal : Vous faites un commentaire général sur une entrée dans des secteurs réglementés. Les aspects économiques du marché révèlent qu'il y a des coûts et des avantages tant dans les marchés non réglementés que dans les marchés réglementés. On peut supposer qu'un grand nombre de participants actuels dans le marché du transport réglementé y sont parce qu'ils croient qu'il y a des profits à faire. Il n'est pas nécessairement vrai que la réglementation proprement dite ou toute autre modification, si elle est mise en place pour offrir à tous des chances équitables, dissuade les investisseurs. C'est peut-être vrai dans certaines circonstances, mais de façon générale, ce n'est pas forcément le cas.

M. Bodrug : Merci, sénateur Segal. Je n'avais pas l'intention de généraliser. Je faisais ressortir ce qui est probablement, à mon sens, une conséquence involontaire du projet de loi en vue de dissuader les grandes entreprises canadiennes d'avoir une certaine présence dans le secteur, car cela réduirait leur capacité de conclure d'autres types de transactions.

Le vice-président : Merci aux témoins et merci aux sénateurs.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déposé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Deputy Chairman: Welcome, honourable senators and gentlemen, and thank you for coming today. We have with us today Bob Ballantyne from the Canadian Industrial Transportation Association; Ian May of the Western Canadian Shippers' Coalition; and Cam Dahl, Director of Government Relations for the Western Grain Elevator Association. I believe we are also expecting Avrim Lazar, President and CEO of the Forest Products Association of Canada.

We will start with Mr. Ballantyne and then go from there.

Bob Ballantyne, President, Canadian Industrial Transportation Association: We appreciate the opportunity to discuss Bill C-11 with you today. I do not propose to read my submission, which was sent to the clerk on Monday, and I understand it has been distributed in both official languages.

First, I want to say a brief word about the Canadian Industrial Transportation Association, CITA. It was founded in 1916 to represent the concerns of Canadian industry with regard to freight transportation issues by all modes. Our 116 member companies are from most major industrial groups, from mining to retail, and are from all regions of Canada. Many of our companies are household names, and you will see our membership list attached to our written submission.

CITA was founded in 1916 and, despite appearances, I was not there at the first meeting of CITA in that year. I also note that CITA and the other associations appearing before you today are members of the Coalition of Rail Shippers, which is a coalition of 17 industry associations whose members, conservatively, account for over 80 per cent of the revenues of Canadian National and Canadian Pacific railways.

This coalition has many concerns about the rail freight provisions of the Canada Transportation Act. As the Minister of Transport mentioned to you last week at this committee, shippers are looking for changes to the act to rebalance the bargaining power between shippers and railways. That subject will be for another day.

We also work closely with many other industry associations, and I want to mention that the Canadian Fertilizer Institute, CFI, and the Canadian Chemical Producers' Association have both indicated to me that they support the CITA brief that was given to you earlier this week.

I want to summarize briefly the four points that we raised in our brief with regard to Bill C-11. In the written CITA brief, so there is no confusion, when I mention section numbers, these are section numbers of Bill C-11, not the section numbers of the act.

[Traduction]

Le vice-président : Honorables sénateurs, messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être venus aujourd'hui. Nous avons avec nous aujourd'hui Bob Ballantyne, de l'Association canadienne de transport industriel; Ian May, de Western Canadian Shipper's Coalition et Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales à la Western Grain Elevator Association. Je crois que nous attendons aussi Avrim Lazar, président-directeur général de l'Association des produits forestiers du Canada.

Nous commencerons par M. Ballantyne, puis nous continuerons.

Bob Ballantyne, président, Association canadienne de transport industriel : Nous vous remercions de nous donner l'occasion de discuter avec vous du projet de loi C-11 aujourd'hui. Je ne propose pas de lire mon exposé, qui a été envoyé au greffier lundi; je crois comprendre qu'il a été distribué dans les deux langues officielles.

Premièrement, j'aimerais dire un petit mot sur l'Association canadienne de transport industriel, l'ACTI, qui a été fondée en 1916 pour faire valoir les préoccupations de l'industrie canadienne sur les questions portant sur tous les moyens de transport des marchandises. Les 116 entreprises membres de l'ACTI font partie des principaux groupes industriels, de l'exploitation minière à la vente au détail, et elles sont disséminées à travers le pays. Un grand nombre de nos entreprises portent des noms bien connus, une liste de nos membres a été jointe à notre mémoire.

L'ACTI a été fondée en 1916 et, en dépit des apparences, je n'ai pas assisté à sa première réunion. Je remarque que l'ACTI et les autres associations qui comparaissent devant vous aujourd'hui sont membres de la coalition des expéditeurs par rail qui regroupe 17 associations de l'industrie dont les membres génèrent, selon une estimation prudente, plus de 80 p. 100 des recettes du Canadien National et du Canadien Pacifique.

Cette coalition a bien des réserves à l'égard des dispositions relatives au transport par rail de la Loi sur les transports au Canada. Comme le ministre des Transports l'a dit au comité la semaine dernière, les expéditeurs recherchent des modifications à la loi afin de rééquilibrer le pouvoir de négociation entre les expéditeurs et les chemins de fer. Ce sera un débat pour une autre journée.

Nous travaillons aussi étroitement avec un grand nombre d'autres associations de l'industrie et je veux mentionner que l'Institut canadien des engrais, l'ICE, et l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques m'ont fait part de leur soutien concernant l'exposé de l'ACTI que vous avez reçu un peu plus tôt cette semaine.

Je vais résumer brièvement les quatre points soulevés dans notre exposé concernant le projet de loi C-11. Dans le mémoire écrit de l'ACTI, pour éviter toute confusion, les numéros d'articles que je mentionnerai sont les numéros des articles du projet de loi C-11, pas ceux de la loi.

First, in the policy statement, the revised wording in clause 2 of Bill C-11, which amends section 5 of the act, achieves the goals of updating and simplifying the wording, but at the same time retaining the intent consistent with the policy statement of the Canada Transportation Act of 1996. This intent is of fundamental importance in protecting the jurisprudence that has evolved since the National Transportation Act, 1967. CITA supports that policy statement as proposed in clause 2 of Bill C-11.

Clause 7 of Bill C-11 to amend section 36 of the act deals with mediation and arbitration. Clause 7 was introduced without consultation with the shipper community during the committee stage in front of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. The shipper community does not support the inclusion of clause 7 for five reasons mentioned in the CITA brief.

In addition, the Canadian Fertilizer Institute has provided additional comments. I have given copies of those comments to the clerk and he will circulate them when they are translated into French. I will read those comments from the Canadian Fertilizer Institute now.

They say, in regard to the commercial dispute resolution, CDR, and the implications for the clause 7 of the bill:

In particular, as the lead association on the CDR discussions between shippers and railways, CFI would state that the amendment is an attempt to push shipper associations into accepting a CDR regime that would restrict application to the minority of their members' rail freight movements, i.e. is Canadian domestic traffic only. CFI was very clear from the beginning that inclusion of all Canadian-originated traffic —

that is, whether it ends in Canada, ends at a port or ends in the United States —

is essential, and —

this fundamental principle —

is supported by Canadian and international law. The railways initially agreed, then pulled back, then came back with partial responses; this amendment has the effect of limiting shippers' negotiating ability to secure this critical element for the CDR, and needs to be withdrawn.

CFI is very disappointed that Transport Canada has taken this role in what was supposed to be commercial negotiations. We would express the concern that the Agency could be drawn in to establishing similar regulatory policy making decisions whenever they make decisions under the auspices of the so-called "commercial" arbitration. This is a significant change in the balance

Premièrement, dans l'énoncé de politique, le libellé révisé de l'article 2 du projet de loi C-11, qui modifie l'article 5 de la loi, répond aux objectifs de mise à jour et de simplification tout en veillant à ce que l'intention de l'énoncé de politique corresponde à celui de la Loi de 1996 sur les transports au Canada. Ce sens est fondamentalement important pour protéger la jurisprudence qui a évolué depuis la Loi de 1967 sur les transports nationaux. L'ACTI appuie l'énoncé de politique proposé à l'article 2 du projet de loi C-11.

L'article 7 du projet de loi C-11 visant à modifier l'article 36 de la loi traite de la médiation et de l'arbitrage. L'article 7 a été déposé sans consultation préalable des expéditeurs au moment où le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes procédait à l'examen du projet de loi. Les expéditeurs n'acceptent pas l'inclusion de l'article 7 pour les cinq raisons mentionnées dans le mémoire de l'ACTI.

De plus, l'Institut canadien des engrais a fait d'autres commentaires. J'ai remis des copies de ces commentaires au greffier qui les distribuera quand ils seront traduits en français. Je vais vous lire ces commentaires.

Il est dit, en ce qui concerne le règlement des différends commerciaux et les conséquences sur l'article 7 du projet de loi :

En particulier, l'ICE, à titre d'association responsable dans les discussions sur le règlement des différends commerciaux entre les expéditeurs et les chemins de fer, soutiendrait que l'amendement viserait à pousser les associations d'expéditeurs à accepter un mécanisme de règlement des différends commerciaux qui limiterait le transport des marchandises par rail de leurs membres à l'intérieur du Canada seulement. L'ICE a, dès le début, dit très clairement que l'inclusion de toute la circulation en provenance du Canada...

que la destination soit au Canada, soit un port ou soit aux États-Unis...

est essentielle, et...

ce principe fondamental...

conforme aux droits canadien et international. Les sociétés ferroviaires avaient d'abord accepté cette proposition, elles se sont ensuite récusées, puis elles ont présenté des réponses partielles; cet amendement a pour effet de limiter la capacité de négociation des expéditeurs afin de conserver cet élément critique règlement des différends commerciaux, et il faut le supprimer.

L'ICE est très déçu que Transports Canada ait assumé ce rôle dans ce qui était supposé être des négociations commerciales. Le fait que l'Office puisse être amené à établir un processus similaire d'élaboration de politique de réglementation chaque fois qu'il prend des décisions sous le couvert du soi-disant arbitrage « commercial » nous préoccuperait. Il s'agit là d'un changement considérable

between shipper-carrier interests, and needs full discussion by all parties.

The bill was not discussed when the bill was before the House of Commons. We certainly would prefer to see clause 7, amending section 36 of the act, withdrawn.

Clause 12 of the bill, amending subsections 53(1) and 53(2) of the act, deals with a statutory review of the act. With the current four-year statutory review report having been tabled in 2001, as required by the 1996 act, amendments to the act still have not been made and we are now in mid-year 2007. The proposal to change the statutory review to an eight-year starting period from four years we think is a significant step backwards.

CITA does not support the revision proposed in clause 12 of Bill C-11, amending and recommends that the provisions that are in the act now should remain. CITA recommends that clause 12 be deleted from Bill C-11.

Finally, I want to talk about review of railway service quality. There has been a serious deterioration of rail freight service quality by the Class I railways over the past number of years, probably going back at least seven years. In their submission today, the Western Grain Elevator Association, WGEA, will make recommendations regarding the inclusion of an independent review to be included in this bill. CITA endorses and supports the WGEA recommendation.

That is the end of my remarks. At the appropriate time, we are prepared to deal with any questions the members wish to ask.

The Deputy Chairman: Are there any parts of the bill you liked?

Mr. Ballantyne: We said we liked the policy statement as it is written. The provisions of this bill as they relate to freight transportation are the significant issues of concern to us. The other issues regarding, for example, aviation matters, the issue of the way rates are advertised, the way that the commuter operators would have access to railway property and so on, we have no comments on those clauses of the bill.

These clauses are the ones we wanted to stress, and we have no particular comments to make on the remainder of the bill.

Avrim Lazar, President and CEO, Forest Products Association of Canada: My apologies for being tardy. I was told I should blame security, but that would be cowardly; it was my own fault.

I can say right off the forest industry of Canada has little to say about commuter traffic, seeing as one cannot commute to our mills. They are a long way from downtown, and we ship little product by air, so we will deal with the freight shipment parts of the bill.

dans l'équilibre entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs. Ce changement doit faire l'objet d'un débat exhaustif réunissant toutes les parties intéressées.

Le projet de loi n'a pas fait l'objet des discussions lorsqu'il a été présenté à la Chambre des communes. Nous préférierions que l'article 7, qui modifie l'article 36 de la loi, soit retiré.

L'article 12 du projet de loi, qui modifie les paragraphes 53(1) et 53(2) de la loi traite de l'examen de la loi. Il est prévu que la loi fasse l'objet d'un examen au plus tard quatre ans après son adoption, en 2001, ainsi que l'exige la loi de 1996, or les modifications à la loi n'ont pas encore été faites et nous sommes au beau milieu de 2007. Nous estimons que la proposition de changement de l'examen de la loi à huit ans au lieu de quatre ans est un pas considérable en arrière.

L'ACTI n'appuie pas la révision proposée dans l'article 12 du projet de loi C-11, et recommande que les dispositions en vigueur dans la loi demeurent en place. L'ACTI recommande de supprimer l'article 12 du projet de loi C-11.

Finalement, je veux parler de l'examen sur la qualité des services des chemins de fer. Les chemins de fer de catégorie 1 ont lourdement détérioré la qualité des services marchandises ferroviaires au cours des dernières années, remontant probablement au moins à sept ans. Dans son exposé d'aujourd'hui, La Western Grain Elevator Association (WGEA) recommandera d'inclure un examen indépendant dans ce projet de loi. L'ACTI appuie la recommandation de la WGEA.

Je suis arrivé à la fin de ma déclaration. Nous sommes prêts à répondre, en temps opportun, à toute question que les membres du comité voudraient nous poser.

Le vice-président : Le projet de loi comporte-t-il des parties qui vous plaisent?

M. Ballantyne : Nous avons dit que nous aimons l'énoncé politique tel qu'il est rédigé. Nous sommes plus intéressés par les dispositions relatives au transport des marchandises. Nous n'avons pas de commentaires à faire sur les autres questions concernant, par exemple, l'aviation, la publicité des tarifs, l'accès des exploitants de services ferroviaires de banlieue aux terrains appartenant aux chemins de fer, et cetera.

Ces dispositions sont celles que nous voulons souligner, nous n'avons pas de commentaires particuliers à faire sur le reste du projet de loi.

Avrim Lazar, président-directeur général, Association des produits forestiers du Canada : Je vous prie de m'excuser d'être en retard. On m'a dit que je devrais dire que c'est à cause de la sécurité, mais ce serait lâche de dire cela; c'est vraiment ma faute.

Tout d'abord, l'Association des produits forestiers du Canada a très peu de choses à dire sur les services ferroviaires de banlieue, étant donné que personne ne peut les utiliser pour venir dans nos scieries qui sont situées loin des centres-villes, et nous expédions peu de produits par voie aérienne, nous sommes donc intéressés aux parties du projet de loi concernant le transport des marchandises.

I will divide my remarks into two parts. The first is general remarks about the materiality of this industry; what does it mean to Canadians? The second part is remarks specific to the bill.

On materiality, the forest industry employs 300,000 people and another 600,000 jobs depend upon it. These jobs are in rural areas, which are irreplaceable.

As everyone in this room knows, we sell 60 per cent of our products in the global marketplace, which means we compete with the likes of Indonesia, China and Brazil. It is a hard business. The only way we succeed is by innovating and reducing costs. We have done that year after year, and we are the most successful forest products exporting nation in the world.

Rail transportation is 20 per cent of our fixed costs. We are far away from town; we must put our stuff — the two-by-four lumber, the newsprint rolls and the pulp rolls — on a train to deliver it to market. Ninety per cent of our mills are captive to a single railway.

Monopolies are bad things. They are bullies; they overcharge and they can destroy the economies of towns. The railways are good. CN is great and CP is great. Giving them a monopoly is a big mistake because they do what every monopoly does — they overcharge.

We would not mind being overcharged if we could pass it on to our customers and let them worry about it, but we cannot; we sell in the global marketplace. We conducted an objective, arm's length study to determine to what extent we were overcharged. The answer was, for our industry only, \$280 million a year. That amount is over and above the normal rate of return. In addition to a healthy profit, the railways are taking an extra \$280 million because there is no competition.

We cannot afford this rate. It is killing rural towns. Rural towns depend upon the cheapest possible transportation. We want the railways to make money. We want them to invest money. We want them to continue to be exceptionally good, as they are, but they cannot pocket the extra money. They can only take what they would take if they had competition.

This problem is not a railways problem; it is a government problem because successive governments have failed to put into place measures to force some sort of market discipline on rail transportation costs.

At this point, I will bang the table: done. I was told I should stomp my feet and bang the table, so I want the record to show I did not actually stamp my feet.

Je formulerais mes observations en deux parties. Je présenterai d'abord des remarques générales sur l'importance de ce secteur; ce qu'il signifie pour les Canadiens. La deuxième partie se composera de remarques portant sur le projet de loi.

Au sujet de son importance, l'industrie forestière emploie 300 000 personnes et 600 000 autres emplois en dépendent. Ces emplois se trouvent dans des zones rurales et sont irremplaçables.

Comme tous ceux ici présents le savent, 60 p. 100 de nos produits sont commercialisés sur le marché mondial, ce qui signifie que nous avons pour concurrents des pays comme l'Indonésie, la Chine et le Brésil. C'est un secteur difficile. La seule façon pour nous de réussir est d'innover et de réduire les coûts. Ce que nous avons fait année après année et nous sommes le plus grand exportateur de produits forestiers au monde.

Le transport ferroviaire compte pour 20 p. 100 de nos coûts fixes. Nous sommes loin des villes; nous devons charger nos produits — le petit bois d'œuvre de deux sur quatre, les rouleaux de papier journal et les rouleaux de pâte — dans un train pour les livrer aux marchés. Quatre-vingt-dix pour cent de nos scieries sont à la merci d'une seule compagnie de chemin de fer.

Les monopoles ne sont pas une bonne chose. Ils intimident; ils font payer un prix excessif et peuvent détruire l'économie des villes. Les compagnies de chemin de fer sont une bonne chose. Le CN et le CP sont d'excellentes compagnies. Leur donner un monopole est une erreur grave parce qu'elles font ce que tout monopole veut faire — elles demandent un prix excessif.

Payer un prix excessif ne nous dérangerait pas si nous pouvions faire la même chose à nos clients et leur passer le problème, mais nous ne nous pouvons pas le faire; nos produits sont vendus sur le marché international. Nous avons fait une étude indépendante et objective afin de mesurer le prix excessif que nous payons. L'étude a révélé que notre industrie payait annuellement à elle seule 280 millions de dollars. Ce montant est bien supérieur au taux de rentabilité normal. En plus de faire de gros profits, les compagnies ferroviaires empochent 280 millions de dollars de plus parce qu'elles n'ont pas de concurrence.

Nous n'avons pas les moyens de payer ce montant. Ces coûts tuent nos localités rurales qui dépendent du transport au coût le plus réduit possible. Nous voulons que les compagnies ferroviaires gagnent de l'argent. Nous voulons qu'elles investissent l'argent. Nous voulons qu'elles continuent à être exceptionnellement bonnes, elles le sont, mais elles ne peuvent pas empocher de l'argent en plus. Elles ne devraient prendre que ce qu'elles gagneraient si elles avaient des concurrents.

Ce problème n'est pas un problème de chemins de fer; c'est un problème de gouvernement car les gouvernements qui se sont succédé n'ont pas réussi à mettre en place des mesures imposant une discipline de marché aux coûts du transport ferroviaire.

C'est à ce moment que je dois donner un coup sur la table : voilà, c'est fait. On m'a dit que je devais taper du pied et donner un coup sur la table; je veux que l'on sache, aux fins du compte rendu, que je n'ai pas tapé du pied.

Going to the bill itself, the eight-year period is a profound mistake. Global commerce changes quickly. Thomas Friedman said in one of his most recent books that we have moved from a world in which the big eat the small to a world in which the fast eat the slow. If we make this provision a critical part of our competitiveness as a country — if we put it in concrete and only review something as important as this act every eight years — we are saying we will be slow, clumsy and incapable of adjusting to changes in global reality. I think four years is a maximum period to review this act.

Two, like all our colleagues, we object to clause 7 of the bill being introduced without any consultation with the shippers. Clause 7 sends things to the agency. It is shocking that you would ignore the uses of the railways, but had we been consulted we would have said “bad idea.”

Three, we want to see — and it is not in this bill so we hope to see it in successive bills — the expansion of final offer arbitration because that seems to be the only competitive mechanism that has some influence.

Four, we would love to see a legislated service quality review.

I will talk now about service. We have a mill. People chop down trees, the trees go to the mill and out comes rolls of pulp. We must put them on a car or send everyone from the mill home. We have no place to put this stuff out in the bush. Unless we know that we will receive quality service and good cars when we need them, we cannot do our business. Because we deal with a monopoly and because 90 per cent of our mills are captive to a single rail line, we take whatever they give us. If we complain they say, see if you get a car next week. We want to see a service review.

We are not criticizing the railway. They are doing their job well. However, they behave like every other economic monopoly in the world. They exploit their customers.

Cam Dahl, Director of Government Relations, Agricore United, Western Grain Elevator Association: Thank you for inviting us to give our views on the bill.

I have a quick correction. I am not employed by the association. I work for one of the members of the association, Agricore United, in government relations.

The WGEA is an association of eight farmer-owned public and private grain businesses operating in Canada. Collectively, we handle in excess of 90 per cent of Western Canada's pulp grain exports. Our members account for approximately

Pour parler du projet de loi proprement dit, la période de huit ans est une grave erreur. Le commerce mondial change rapidement. Thomas Friedmann a dit dans l'un de ses plus récents livres que nous sommes passés d'un monde où le grand mangeait le petit à un monde où celui qui est rapide mange celui qui ne l'est pas. Si l'on fait de cette disposition une partie essentielle de notre compétitivité nationale — si on la met en œuvre et si l'on ne fait pas l'examen de quelque chose d'aussi important que cette loi tous les huit ans — cela voudra dire que nous serons lents, maladroits et incapables de s'adapter aux changements de la réalité mondiale. J'estime que quatre ans est la période maximale pour faire l'examen de cette loi.

Deuxièmement, comme tous nos collègues, nous avons des réserves à l'égard de l'article 7 du projet de loi présenté sans consultation préalable des expéditeurs. L'article 7 élargit le rôle de l'Office. Il est choquant que vous ayez ignoré les utilisations des chemins de fer, mais si on nous avait consultés, nous aurions dit que c'est une « mauvaise idée. »

Troisièmement, nous souhaiterions — pas dans ce projet de loi, nous espérons le voir dans des projets subséquents — que l'arbitrage final soit élargi puisque c'est le seul mécanisme compétitif qui a une certaine influence.

Quatrièmement, nous aimerions voir un examen législatif de la qualité des services.

Je vais maintenant parler du service. Nous avons une scierie. Les gens abattent des arbres qui sont envoyés à la scierie et en sortent sous forme de rouleaux de pâte. Nous devons les charger dans des wagons ou envoyer tout le monde de la scierie à la maison. Nous n'avons pas de place dans les terrains boisés pour entreposer tous ces produits. À moins d'être sûrs de recevoir un service de qualité et des wagons en bon état quand nous en avons besoin, nous ne pouvons pas fonctionner. Étant donné que nous sommes confrontés à un monopole et que 90 p. 100 de nos scieries sont captives d'une seule ligne de chemin de fer, nous prenons ce qu'ils nous donnent. Si nous nous plaignons, ils nous disent : vous verrez si vous allez avoir un wagon la semaine prochaine. Nous voulons qu'un examen de la qualité du service soit mis en place.

Nous ne critiquons pas les sociétés ferroviaires. Elles font très bien leur travail. Elles se conduisent cependant comme tous les autres monopoles économiques au monde. Elles exploitent leurs clients.

Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales, Agricore United, Western Grain Elevator Association : Merci de nous avoir invités à vous faire part de notre point de vue concernant le projet de loi.

Je voudrais apporter une petite correction. Je ne suis pas employé par l'association. Je travaille pour l'un des membres de l'association, Agricore United, aux relations gouvernementales.

La WGEA est une association regroupant huit compagnies céréalières publiques et privées faisant affaire au Canada et appartenant à des producteurs qui, ensemble, manutentionnent plus de 90 p. 100 des exportations de grains en vrac dans l'ouest

20 per cent of railway revenues in Canada and pay a total freight bill in excess of \$1 billion a year each year.

The WGEA has two specific recommendations for changes to Bill C-11: First, to add a section to enshrine a railway level-of-service review into law; and second, to reduce the statutory review period from eight to four years.

I will give you some background to put these recommendations into context. Farmers and grain companies have invested heavily in the western grain handling system in the last 20 years. In response to railway demands for consolidating shipping points, grain companies constructed high throughput elevators with the capability of loading up to 100 cars in 24 hours, and closed hundreds of small country elevators in the Prairies.

This was done with the promise of greater efficiency in the system and better rail service to the elevators. Unfortunately, more than ever, we find ourselves struggling to meet contractual commitments due to railway shortfalls, inefficiencies and failures.

The current federal legislation does little to assist in correcting these deficiencies. Transportation services result in extra costs. These extra costs are seen through additional country elevator staffing required to meet loading requirements when delayed cars finally arrive and staffing requirements put in place when cars do not arrive.

We also see increased costs at the terminals due to lack of reliability of arrival times, vessel demurrage and contract penalties when grain does not move into port to meet our contractual commitments.

There is also a cost, one that is difficult to measure, from lost sales opportunities or sales delayed beyond premium price periods. This cost is exacerbated as Canada's reputation as an unreliable supplier grows.

Canadian shippers face an accountability problem. For example, companies are required to load 100-car unit trains within 24 hours or 50-car unit trains in 10 hours to achieve efficiency-rate incentives from the railways. In addition, once cars arrive at terminal port positions, operators must unload cars within 24 hours or are subject to railcar demurrage.

We do not think these financial accountability measures are bad. They are a good thing as they increase and promote efficiency.

Unfortunately there is no corresponding accountability on the railway side for failure to spot cars or deliver cars to the terminals within a specified time. Simply put, there are no penalties for a railway if it fails to provide service.

du Canada. Nos membres génèrent environ 20 p. 100 des recettes des chemins de fer au Canada et payent une facture totale de transport de plus de un milliard de dollars chaque année.

La WGEA a deux recommandations particulières visant à modifier le projet de loi C-11 : premièrement, l'ajout d'un article pour inscrire dans la loi un examen du niveau du service des chemins de fer; et deuxièmement, la réduction de huit à quatre ans du délai de l'examen prévu par la loi.

Permettez-moi de faire un petit historique pour situer ces recommandations dans le contexte. Les cultivateurs et les compagnies céréalières ont énormément investi dans le système de manutention des céréales de l'Ouest au cours des 20 dernières années. En réponse aux demandes des sociétés ferroviaires visant le regroupement des points d'expédition, les compagnies céréalières ont construit des silos à haute capacité pouvant charger jusqu'à 100 wagons en 24 heures et fermé des centaines de petits silos situés dans les Prairies.

Cela a été fait dans le but d'améliorer l'efficacité du système et les services des chemins de fer au niveau des silos. Malheureusement, nous avons de plus en plus de difficultés à nous acquitter de nos engagements contractuels à cause des carences, des inefficiences et des échecs des chemins de fer.

La législation fédérale actuelle nous est fort peu utile pour remédier à ces problèmes. Les services de transport ont entraîné des coûts supplémentaires en raison du personnel additionnel que nous avons dû placer dans les silos régionaux pour assumer nos responsabilités de chargement lorsque les wagons finissent par arriver et aussi en raison de la dotation en personnel quand les wagons n'arrivent pas.

Nous assistons aussi à une augmentation des coûts dans les gares à cause du manque de fiabilité des arrivées de trains, à cause des droits de stationnement et des pénalités contractuelles imposées lorsque les céréales n'arrivent pas au port dans les délais prescrits dans les contrats.

Il y a aussi un coût qui est difficile à mesurer et qui est dû à la possibilité de perdre des ventes ou de ventes effectuées après les périodes durant lesquelles les prix sont élevés. Ce coût augmente à mesure que s'accroît la réputation de fournisseur non fiable du Canada.

Les expéditeurs canadiens sont confrontés à un problème de responsabilité. Par exemple, les sociétés sont tenues de charger des trains de 100 wagons en 24 heures, ou de 50 wagons en 10 heures, pour toucher des incitatifs. En outre, quand les wagons arrivent au port, les exploitants de terminaux doivent les décharger en 24 heures s'ils veulent éviter des frais de surestaries.

Nous ne pensons pas que ces mesures relatives à la responsabilité financière soient mauvaises. Elles sont bonnes car elles accroissent et favorisent l'efficacité.

Malheureusement, il n'y a pas l'équivalent de cette responsabilité du côté des compagnies de chemin de fer pour ce qui est de livrer des wagons aux terminaux dans les délais impartis. En fait, les compagnies de chemin de fer ne reçoivent pas d'amendes si elles ne fournissent pas les services requis.

As shippers we are captive. A grain company situated on a railway line has little choice but to ship on that railway. Service will be offered under terms that minimize railway costs, not necessarily to meet the transportation needs of the grain industry. The assumption is that the grain will move eventually. The negative impact of untimely movement on the operation of grain companies and farmers is not a factor in service decisions.

Again, as my friends said, the railways are not operating in an unpredictable manner. They are maximizing their returns in the current legislative environment and cannot be expected to change behaviour until federal transportation law is amended.

The WGEA is a member of the broad coalition of rail shippers. On May 5, 2006, an agreement was reached between the government and the coalition on the types of changes that should be made to the Canada Transportation Act. The changes were intended to address railway service problems before they occur, primarily by changing railway behaviour through greater accountability, and also to improve upon the shipper remedies once an incident occurs.

The May 5 agreement also included a commitment for a detailed review of the level-of-service and railway accountability concerns within 30 days after the passage of a rail bill.

While the government had initially signalled that it was prepared to take the legislative action outlined by shippers, we have grown concerned that our requirements for improvements are being pushed off the table. We are concerned that the rail bill may not be introduced or even worse, that it will not come close to reflecting the May 5 agreement. We are also concerned that the level-of-service review may not be considered.

How does this information relate to Bill C-11? It is important to state that Bill C-11 alone will not address the poor rail service and general lack of accountability. However, the two amendments we propose would help achieve a small portion of the necessary balance.

The May 5 agreement was a compromise, an agreement of what could have been brought into the Canada Transportation Act to begin to resolve problems such as the lack of accountability. No shippers around the May 5 table believed that the compromised solution would solve all the problems.

This is why the level-of-service review is so important. A rapid review would allow the industry and government to quantify the impact and service shortfalls, to cross all sectors in the economy, to identify roadblocks to reliable rail service and to identify legislative and non-legislative solutions to correct service shortfalls.

Nous, les expéditeurs, sommes pris en otage. Une entreprise de grain située sur une ligne de chemin de fer donnée n'a d'autre choix que d'utiliser cette dernière. Les services sont offerts dans des conditions qui minimisent les coûts d'expédition, pas nécessairement pour satisfaire aux besoins de transports de l'industrie du grain. On présume que le grain sera expédié de toute façon. Les conséquences négatives des retards dans l'expédition du grain, pour les entreprises et pour les fermiers, ne sont pas prises en compte dans les décisions ayant trait aux services offerts.

Encore une fois, comme l'ont dit mes amis, les sociétés ferroviaires ne fonctionnent pas de manière imprévisible. Elles maximisent leurs profits dans le cadre du régime législatif actuel. On ne peut s'attendre à ce qu'elles modifient leur comportement tant que la loi fédérale sur les transports n'aura pas été modifiée.

La WGEA est membre d'une vaste coalition d'expéditeurs. Le 5 mai 2006, un accord a été conclu entre le gouvernement et la coalition sur les changements qui devraient être apportés à la Loi sur les transports au Canada. Les modifications demandées sont destinées à prévenir l'apparition de problèmes dans le transport ferroviaire, essentiellement par la modification du comportement des chemins de fer en leur attribuant plus de responsabilités et en améliorant les recours des expéditeurs en cas d'incident.

L'accord du 5 mai comprenait aussi un engagement du ministre des Transports à entreprendre une révision plus détaillée du niveau de service et de la responsabilité des sociétés de chemins de fer dans les 30 jours suivant l'adoption du projet de loi.

Alors que le gouvernement avait déclaré au départ qu'il était prêt à considérer la mesure législative proposée par les expéditeurs, nous nous demandons aujourd'hui si nos demandes n'ont pas été mises de côté. Nous nous inquiétons que le projet de loi sur le transport ferroviaire ne soit pas présenté ou même pire, qu'il ne reflète pas même de loin l'accord du 5 mai. La possibilité que l'examen du niveau de service ne soit pas considéré nous préoccupe aussi.

Quel est le rapport entre ces renseignements et le projet de loi C-11? Il est important de dire que le projet de loi C-11 ne règlera pas, à lui seul, la mauvaise qualité du service des chemins de fer et le manque général de responsabilité. Cependant, les deux amendements que nous proposons aideraient à établir une petite partie de l'équilibre nécessaire.

L'accord du 5 mai était un compromis, un accord sur ce qui aurait pu être inclus dans la Loi sur les transports au Canada pour commencer à résoudre des problèmes tels que le manque de responsabilité. Aucun des expéditeurs présents aux négociations du 5 mai ne croyait que la solution de compromis résoudrait tous les problèmes.

C'est la raison pour laquelle l'examen du niveau de service est si important. Un examen rapide permettrait au secteur et au gouvernement de mesurer l'effet et les carences du service, de revoir tous les secteurs de l'économie, d'identifier ce qui fait obstacle à un service fiable de la part des chemins de fer et de trouver les solutions législatives et non législatives qui permettraient d'améliorer le service.

At the May 5 meeting, representatives of the minister's office agreed that a level-of-service review would begin 30 days after the passage of the rail bill. Given the elapsed time and given that a rail bill has yet to be introduced, let alone passed by Parliament, and given that the key elements of the May 5 agreement appear to have fallen off the table, we ask the Senate to amend Bill C-11 to make this review statutory.

We no longer have confidence that this critical element of the May 5 agreement will be carried out unless it is required by law. We believe that Bill C-11 is the appropriate legislative vehicle to introduce the statutory review into the Canada Transportation Act.

For example, Bill C-11 already anticipates changes to the review and parliamentary reporting processes of the Canada Transportation Act. Again, clause 11 of the bill amending section 52(1) of the act deals with the industry overview and industry review. Clause 12, amending subsections 53(1) and 53(2) of the act, deals with the amendments of the statutory review process.

Some might suggest that the requirement for this review be left to the railway bill. I am concerned that if this course of action is taken, the argument will be presented that this amendment should have been included in Bill C-11 and the initiative will be lost.

The WGEA believes that clause 11 of Bill C-11 is the appropriate section in which to insert the requirement for a level-of-service review. We have prepared a draft amendment to the bill for your consideration that would accomplish the goal. I will not read the amendment but it is included in our written brief, which I believe has been circulated.

My friends have already outlined why we believe that the statutory review period should not be extended and, given the current climate of rapid economic change in the global markets, it would make more sense perhaps to shorten the review.

I will not go through the reasons again, but, as has been pointed out, the last review was tabled in Parliament in 2001 and we have yet to see the required legislation presented to Parliament.

The WGEA therefore agrees with the other associations represented here that the statutory review period be initiated no later than four years after the coming into force of Bill C-11. In conclusion, our main objective is balanced accountability. The railway should be held accountable at the same level of performance to which they hold shippers. It is important to recognize that unless we have a railway accountability that results in significant improvements to the level of service that shippers receive we will continue to see an erosion of our competitive position in the international markets. I mentioned previously that Canada has developed a reputation as an unreliable supplier: that is the case in the grain market. We are not viewed as a country that can be relied upon to supply the product when we say it will be delivered. That reputation is costly to the grain industry and to farmers. Service shortfalls result in lost grain sales domestically

À la réunion du 5 mai, des représentants du ministère ont accepté qu'un examen du niveau du service commence 30 jours après l'adoption du projet de loi sur le transport ferroviaire. Étant donné le temps écoulé et le fait qu'un tel projet de loi n'a pas été encore déposé, et encore moins adopté par le Parlement, et vu que les éléments essentiels de l'accord du 5 mai semblent avoir été oubliés, nous demandons au Sénat de modifier le projet de loi C-11 afin que cet examen soit obligatoire.

Nous ne croyons plus que cet élément essentiel de l'accord du 5 mai sera adopté sauf si la loi l'exige. Nous croyons que le projet de loi C-11 est l'instrument législatif approprié pour inscrire l'examen dans la Loi sur les transports au Canada.

Par exemple, le projet de loi C-11 prévoit déjà des modifications de l'examen et du processus de présentation de rapports au Parlement de la Loi sur les transports au Canada. Encore une fois, l'article 11 du projet de loi qui modifie le paragraphe 52(1) de la loi traite des rapports du ministre. L'article 12, qui modifie les paragraphes 53(1) et 53(2) de la loi, traite des modifications du processus de l'examen complet.

Certains pourraient proposer que la demande de cet examen soit faite dans le cadre du projet de loi sur le transport ferroviaire. Ce qui me préoccuperait dans ce cas, c'est que l'on pourrait dire que cet amendement aurait dû être inclus dans le projet de loi C-11 et l'initiative serait alors mise de côté.

La WGEA croit que l'article 11 du projet de loi C-11 est approprié pour y inclure la demande d'un examen du niveau de service. À cet effet, nous avons préparé pour que vous l'examiniez un projet d'amendement du projet de loi. Je ne lirai pas l'amendement, il est joint à notre mémoire qui, me semble-t-il, a été remis aux membres du comité.

Mes amis ont déjà souligné les raisons pour lesquelles nous croyons que le délai de l'examen complet ne devrait pas être prolongé et, au regard des changements économiques rapides qui existent aujourd'hui dans les marchés internationaux, il serait peut-être plus logique de raccourcir le délai.

Je ne reviendrai pas sur les raisons, mais comme il a été souligné, le dernier examen a été déposé au Parlement en 2001 et nous attendons encore de voir la mesure législative requise présentée au Parlement.

Par conséquent, la WGEA s'accorde, avec les autres associations représentées ici, à ce que la période d'examen commence au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du projet de loi C-11. En conclusion, notre objectif fondamental est d'instaurer un régime de responsabilité équilibré. Les chemins de fer devraient avoir, au niveau de la performance, le même degré de responsabilité que celui des expéditeurs. À moins que les chemins de fer aient une responsabilité pour apporter des améliorations importantes au niveau de service offert aux expéditeurs, la position de notre pays dans les marchés internationaux continuera de s'affaiblir, il est important de le savoir. Tout à l'heure, j'ai dit que le Canada s'était taillé une réputation de fournisseur non fiable : c'est le cas dans le marché de grains. Notre pays n'est pas considéré comme étant fiable dans la livraison de produits dans les délais prescrits. Cette réputation

and internationally. There is lost revenue because grain will be sold outside of peak price periods, and there is a large potential for significant vessel demurrage bills, lost confidence in Canada as a supplier and higher costs to farmers. All these costs will make Canadian grain, oilseeds and special crop production less viable. As a first step, a railway accountability level-of-service review is required to understand properly problems faced by shippers, and hopefully the review will include positive recommendations for change.

Ian May, Chair, Western Canadian Shippers' Coalition: Mr. Chairman, honourable senators and colleagues, thank you for taking the time to listen to us this evening as we comment on Bill C-11. I will not reiterate what you have heard. You can understand that the complaints of shippers will be similar. Unaccustomed as I am to doing this, I will read from my prepared text.

I want to mention that the Western Canadian Shippers' Coalition, WCSC, is a collage. It has forest products members and members that ship grain products but also coal and various other commodity products, sulphur included, to ports. We have a broader view and probably a broader exposure to railway monopoly behaviour than my two colleagues to the immediate right. Mr. Ballantyne's group is as diverse as ours. Our members account for 280,000 jobs in Western Canada and, two years ago, their products totalled \$24.5 billion annually in sales, not an insignificant group.

As Mr. Lazar explained, there are costly ramifications to being subjected to the monopolistic behaviour of a rail carrier. While those costs have significant negative impacts on the bottom lines of commodity shippers, the damage goes further and deeper than that.

WCSC membership is comprised of a variety of shippers, and this broad spectrum of commodity products leads to interesting conversations around the board because it impacts different shippers in different ways. For shippers such as forest products shippers, when they expect and are contracted to receive 40 cars a week and those 40 cars are to be spread out from either Tuesday to Friday or Monday to Thursday and they all 40 arrive on a Friday, the railway puts a little checkmark, yes the cars arrived on time. Meanwhile, the shipper is forced to handle 40 cars that they have no capacity to handle. Their siding is probably equipped to handle 12. They have brought in extra shifts at the time to load these cars each of the expected nights, Tuesday, Wednesday and Thursday but finally on Friday, the cars arrive. Shippers have paid for overtime shifts because their contracts are constructed that way and finally all of them arrive on one night. They have no hope of loading those cars by the weekend and then they are charged the additional insult of a demurrage cost for those cars that sit unloaded over the weekend and into the next week.

fait beaucoup de tort à l'industrie céréalière et aux cultivateurs. Les carences du niveau du service causent la perte de ventes de grains au pays et à l'étranger. Il y a une perte de recettes parce que les céréales seront vendues en dehors des périodes durant lesquelles les prix sont élevés. Il y a un grand risque de frais élevés de surestaries pour les navires, de perte de confiance envers le Canada en tant que fournisseur et de coûts plus élevés pour les cultivateurs. Tous ces coûts affaibliront la viabilité de la production de céréales, d'oléagineux et de cultures spéciales au Canada. Il faut, dans un premier temps, faire l'examen de la responsabilité des chemins de fer au niveau du service afin de bien comprendre les problèmes auxquels sont confrontés les expéditeurs et, espérons-le, de l'examen découleront des recommandations positives pour apporter des changements.

Ian May, président, Western Canadian Shipper's Coalition : Monsieur le président, honorables sénateurs et chers collègues, je vous remercie de prendre le temps d'écouter ce que nous avons à dire ce soir au sujet du projet de loi C-11. Je ne vais pas répéter ce que vous avez entendu. Vous comprenez que les expéditeurs ont des plaintes similaires. Comme je n'ai pas l'habitude de faire cela, je lirai mon texte.

La Western Canadian Shipper's Coalition (WCSC) est une coalition. Elle regroupe des sociétés de produits forestiers, des expéditeurs de céréales, mais aussi de charbon et d'autres marchandises, y compris le soufre, vers des ports. Nous avons une perspective plus large et nous subissons probablement plus le monopole des chemins de fer que les associations de mes deux collègues assis à ma droite. Le groupe de M. Ballantyne est aussi varié que le nôtre. Nos membres ont créé 280 000 emplois dans l'Ouest canadien et, il y a deux ans, leurs ventes s'élevaient à 24,5 milliards de dollars par an, ce n'est donc pas un groupe insignifiant.

Ainsi que l'a expliqué M. Lazar, les répercussions du monopole exercé par un transporteur ferroviaire sont coûteuses. Bien que ces coûts aient un effet négatif considérable sur les bénéfices nets des expéditeurs de marchandises, les problèmes sont beaucoup plus graves et complexes.

La WSCS compte parmi les membres des expéditeurs de marchandises très différentes et cette grande diversité est l'objet, en raison de ses répercussions sur les expéditeurs, de conversations intéressantes au sein du conseil. Selon les modalités de leur contrat, 40 wagons doivent être livrés aux expéditeurs de produits forestiers au cours de la semaine. Un certain nombre de wagons devraient arriver chaque jour entre le mardi et le vendredi ou entre le lundi et le jeudi, mais voilà que 40 wagons arrivent tous ensemble un vendredi. Pour la société ferroviaire, les délais sont respectés. Cependant, l'expéditeur va être obligé de charger 40 wagons alors qu'il n'a pas de moyens matériels de le faire. En attendant les wagons les mardis, mercredis et jeudis soirs, il avait des équipes supplémentaires sur place pour aider au chargement, mais les wagons arrivent finalement le vendredi. L'expéditeur a payé des heures supplémentaires à des équipes, conformément aux contrats qu'il a signés, et finalement les wagons sont tous arrivés la même nuit. Il lui est impossible de charger les wagons avant la fin de semaine et, pour l'insulter encore plus, on lui facture des

Meanwhile the railways have a checkmark noting the cars were delivered on time. This sort of behaviour has brought us to a state of frustration.

This group of shippers is utterly unique in that we compete with each other daily. We have different goals, aims and ambitions. We compete within and outside Canada, yet we have stuck together since May 5 and are still sticking together probably tighter than ever. There is only one thing that can bind us that way and it is the common abuse of a common enemy. I am not as kind to the railways as Mr. Lazar. They have taken a certain joy in their monopoly position. The phrase, "we have been railroaded," comes from somewhere. They are not benevolent folks by nature and they do not act in benevolent ways. They not only hurt the shippers here, I would argue they hurt the national economy and the national reputation of Canada in more ways than grain shipments only. They are hurting in terms of lumber shipments and every commodity that our group represents.

I want to draw an analogy between a railway and a taxi cab. Railway people generally view it this way. If the railways are doing fine, we have a healthy economy and if the taxis are busy then the city is thriving, but railways and taxis do not drive the economy: they are barometers of the economy. For them to reap all the profit from the economy is damaging. The value of the goods being shipped by the railways is at issue here, and it is the volume and quantity of those goods that make Canada the robust trading nation it is today. It is historically true and it will be true for a long time. Anything that harms those commodity products harms Canada and I would argue we are sliding, as a nation, in terms of the backbone of this country, which is international trade. Unless that situation changes, we will continue to slide to the point where we cannot compete at all.

That is a serious accusation and a serious statement but it is not a false one. Unfortunately we cannot go up to railway managers, smack them across the head and tell them: "Smarten up, you are hurting the country." They tend to respond to shareholder value and they do that because the Canada Transportation Act lets them do that. You have heard about two or three specific problems we have with Bill C-11 and you will hear more when the minister eventually introduces the changes designed to help shippers, but I will quote from an article that tells you what motivates railways and explains why they behave the way they do. The quote is from a 2006 analysis conducted by UBS, a private Zurich-based investment bank that does business in North America. They are commenting on the CSX Corporation, a railway that operates in the eastern United States:

Another aspect of operations that CXS now appears to understand is the operations vs. marketing trade-off and the fact that they need to be more inflexible with

droits pour le stationnement de ces wagons vides durant la fin de semaine et la semaine qui suit. Or, pour les sociétés ferroviaires les wagons ont été livrés dans les délais. Ce genre de comportement a fait naître en nous un état de frustration.

Le groupe d'expéditeurs ici présent est vraiment spécial car nous nous faisons la concurrence tous les jours. Nos objectifs, nos buts et nos ambitions sont différents. Nous sommes concurrents à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, pourtant nous faisons front commun depuis le 5 mai et nous continuons peut-être plus encore que jamais. Le mauvais traitement que nous subissons de la part d'un ennemi commun est la seule chose qui nous rallie. Je ne suis pas aussi tendre envers les chemins de fer que M. Lazar. Ils prennent un certain plaisir à exercer leur pouvoir monopolistique. L'expression « nous nous sommes faits rouler » doit bien provenir de quelque part. Ils ne sont pas naturellement bienveillants et leurs actions ne sont pas bienveillantes. Non seulement ils font du mal aux expéditeurs, mais aussi, à mon avis, à l'économie du pays et à la réputation du Canada et cela ne se limite pas seulement aux expéditions de céréales. Ils nuisent aux expéditions de bois d'œuvre et aux produits de notre groupe.

J'aimerais faire une analogie entre une société ferroviaire et un taxi. C'est généralement le point de vue des sociétés ferroviaires. Si les affaires marchent bien pour elles, l'économie est florissante et si les taxis sont occupés la ville est prospère, mais l'économie ne dépend ni des sociétés ferroviaires ni des taxis : ils en sont des indicateurs. Le fait que les sociétés s'accaparent tous les profits de l'économie est nuisible. Ce qui est en jeu, c'est la valeur des marchandises transportées par les sociétés ferroviaires, et si le Canada est une nation commerçante puissante, c'est en raison du volume et la quantité de ces marchandises. C'est historiquement vrai et ça le sera pour longtemps. Tout ce qui porte atteinte aux marchandises porte atteinte au Canada, d'ailleurs, je pense que nous reculons, en tant que nation, au niveau de ce qui est le fondement de notre pays, c'est-à-dire le commerce international. À moins que la situation ne change, nous continuerons à reculer jusqu'au point où nous ne serons plus du tout compétitifs.

Cette une grave accusation et une sérieuse déclaration, mais elles ne sont pas fausses. Malheureusement, nous ne pouvons pas tirer les oreilles des directeurs des sociétés ferroviaires et leur dire : « Réveillez-vous, vous faites du tort au pays. » Ils ont tendance à se préoccuper de la valeur pour l'actionnaire et ils le font parce que la Loi sur les transports au Canada le leur permet. Nous avons porté à votre attention deux ou trois problèmes particuliers que nous avons avec le projet de loi C-11 et nous vous en signaleront d'autres quand le ministre apportera éventuellement des changements visant à aider les expéditeurs. Permettez-moi de lire un article qui révèle les motivations des sociétés ferroviaires et explique pourquoi elles se comportent comme elles le font. L'extrait est tiré d'une analyse faite en 2006 par UBS, une banque d'investissements privés basée à Zurich et qui fait des affaires en Amérique du Nord. Il est question de CSX Corporation, une société ferroviaire de l'Est des États-Unis :

L'exploitation par rapport au compromis de commercialisation et le fait que la compagnie doit être plus inflexible avec les clients pour les aider en fin de compte

customers, in order to, ultimately, help them. This sounds counter-intuitive, but to use a simple example if we compare CSX with Norfolk Southern today, CSX provides customers with greater flexibility in terms of when and where it will pick up and deliver cars. Norfolk Southern, in contrast, will encourage/coerce customers into interacting with the railroad under its own terms and in a manner that benefits operations: i.e. fewer pick-ups and deliveries at times that maximize operating efficiencies. . . .

In brackets the telling phrase is:

Canadian National is the master at doing this and it's a key piece of its "precision railroading" culture.

Imagine ordering a cab and the drivers say they will show up when they bloody well feel like it or when they have another client to drop off in your neighbourhood so they can maximize their efficiency. That is the situation we face with railways.

I wanted to explain, in a little more detail, our concerns with clause 7 in Bill C-11, which enables the Canadian Transportation Agency to act as an arbitrator-mediator in disputes that involve the transportation of rail goods, and ancillary charges associated with transporting those goods. Mr. Lazar captured it well and Mr. Dahl also addressed it.

Clause 7 effectively imposes a regulatory regime on what is now a commercial dispute resolution process. One, it does not have the breadth to address disputes in the United States where most of our traffic goes, and two, it is re-regulation when we are supposed to be going the other way.

I do not know why it was introduced in the legislation at the eleventh hour, but if we had been given a chance to comment on it, we would have done our best to forestall it.

I will now talk about the May 5 agreement. Part of that agreement that has not been mentioned is shipper silence, in exchange for what was an arduous negotiation with Transport Canada officials and officials from the minister's office, which resulted in an agreement that is appended to our submission, and, I think, to other submissions.

As part of that agreement, shippers were to say nothing bad about Bill C-11: "If you did not have something glowing to say about it, say nothing." We said nothing. We kept our part of the bargain and it went to the House of Commons standing committee unopposed and uncommented on. You are the only parliamentary committee that will hear the words we are saying about Bill C-11, because we gave up that opportunity when we were promised that the government would use the May 5 agreement as the basis of amendments to the act going forward. We have since been told there is a new reality and that will not be the case. Therefore, it is doubly important to

sont un autre aspect de l'exploitation que CSX semble comprendre aujourd'hui. Cela peut sembler contre-intuitif, mais prenons un exemple simple pour comparer CSX à Norfolk Southern aujourd'hui. CSX offre aux clients une plus grande flexibilité au niveau de la date et du lieu de ramassage et de livraison des wagons. En revanche, Norfolk Southern encouragera et poussera les clients à interagir avec la société ferroviaire en imposant ses de façon à en faire profiter l'exploitation, c'est-à-dire moins de ramassages et de livraisons à des moments à des heures qui maximisent l'efficacité de l'exploitation...

Voici la phase capitale entre parenthèses :

Le Canadien National est le maître en la matière et c'est un élément essentiel de sa culture « d'expédition par rail de précision. »

Imaginez que vous commandez un taxi et que le chauffeur vous dise qu'il se présentera chez vous quand il en aura envie ou lorsqu'il déposera un autre client dans votre quartier afin de maximiser son efficacité. Voilà la situation à laquelle nous sommes confrontés avec les sociétés ferroviaires.

Je voulais expliquer, de manière plus détaillée, nos réserves à l'égard de l'article 7 du projet de loi C-11, qui habilite l'Office des transports du Canada à agir à titre de médiateur et d'arbitre dans les différends entourant le transport des marchandises par rail et les frais accessoires liés au transport de ces marchandises. M. Lazar en a bien parlé et M. Dahl en a aussi parlé.

L'article 7 impose effectivement un régime de réglementation à ce qui est aujourd'hui un processus de règlement des différends commerciaux. Premièrement, il n'a pas la portée pour régler les différends aux États-Unis, pays qui est la destination de la majorité de nos expéditions et, deuxièmement, c'est une nouvelle réglementation alors que nous sommes supposés aller dans l'autre sens.

Je ne sais pas pourquoi il a été présenté à la onzième heure, mais si on nous avait donné la chance d'intervenir, nous aurions fait notre possible pour l'empêcher.

Je vais maintenant aborder l'accord du 5 mai. Un élément de cet accord dont on a parlé, c'est le silence des expéditeurs en échange des négociations difficiles avec des représentants de Transports Canada et du bureau du ministre, ce qui a abouti à un accord joint à notre mémoire et je pense, à d'autres mémoires.

Dans le cadre de cet accord, les expéditeurs ne devraient faire aucune déclaration négative au sujet du projet de loi C-11 : « Si vous n'avez rien de bien à dire à son sujet, ne dites rien. » Nous n'avons rien dit. Nous avons honoré notre engagement et le projet de loi a été présenté au Comité permanent de la Chambre des communes sans opposition et sans faire l'objet de discussions. Votre comité est le seul comité parlementaire à entendre notre point de vue sur le projet de loi C-11, parce que nous avions laissé passer cette occasion quand on nous avait promis que le gouvernement utilisera l'accord du 5 mai pour élaborer des modifications à la loi. On nous a dit depuis qu'il y avait une

us that we make our points with you today, and that you act on the points we make.

I will sum up my concerns. This information is almost redundant, but I will quote from our paper about the proposal to increase the statutory limit in terms of the review of the act. We said:

The proposal to increase the review period from four to eight years fails to take into account the speed at which domestic and international markets evolve, is clearly against the trend of current legislation and is more consistent with historic rather than progressive legislation.

Thank you for your attention, and like the others, I am ready to answer your questions.

The Deputy Chairman: I am from Saskatoon, and after your presentations, I have to say that I feel right at home.

Senator Zimmer: Gentlemen, thank you for your presentations. I will do the same and start from left to right, first to the Western Canadian Shippers' Coalition, Mr. Ballantyne. I want you to know I am a Scotch lover and I have always wanted to meet you. I am delighted to meet you tonight.

Your written submission recommends that a statutory review be initiated no later than four years after the coming into force of Bill C-11. Mr. May referred to the lack of consultation, but has your coalition been consulted in statutory reviews in the past? If so, in what capacity were you involved?

Mr. Ballantyne: Whenever there was a statutory review in the past, all stakeholders would have been consulted and would have had the opportunity to appear or provide briefs to whichever review panel was convened to conduct those reviews. In terms of the shipper community, it would have been largely either individual associations, as you see here today, or individual companies that wanted to make presentations.

One thing that my colleagues have alluded to is that, in the past year, partly at the urging of our friends at Transport Canada, we have come together as a much larger coalition of shipper groups, so that in the future, in any statutory review, I would expect we would make our briefs as individual associations but also as part of a much larger coalition.

Senator Zimmer: Mr. Lazar, Forest Products Association of Canada, your written submission states that section 7 will likely restrict the commercial dispute resolution process that is currently available by introducing unnecessary mechanism, with no consultation with shippers. However, the wording of the proposed section 36.1 and 36.2 states that the agency may mediate or arbitrate a dispute if requested to do so by all parties to the dispute.

nouvelle réalité et que le gouvernement ne se servira pas de l'accord. Par conséquent, il est doublement important pour nous de vous faire connaître nos points de vue et que vous agissiez en conséquence.

Je vais résumer mes préoccupations. Cette information est presque superflue, mais je vais lire un extrait de notre journal concernant la proposition visant à prolonger la période de l'examen de la loi :

La proposition d'allonger la période d'examen de quatre à huit ans ne tient pas compte de la rapide évolution des marchés intérieur et international, est manifestement opposée à l'orientation des lois actuels et cadre mieux avec des lois historiques que des lois modernes.

Je vous remercie de votre attention, et comme les autres intervenants, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le vice-président : Je suis originaire de Saskatoon, et après avoir entendu vos exposés, je dois avouer que j'ai vraiment l'impression d'être chez moi.

Le sénateur Zimmer : Messieurs, merci pour vos exposés. Je procéderai de même et commencerai par la gauche, en commençant par la Western Canadian Shipper's Coalition. Monsieur Ballantyne, je veux que vous sachiez que je suis un amateur de scotch et que j'ai toujours souhaité vous rencontrer. Je suis heureux de le faire ce soir.

Votre mémoire recommande que l'examen complet soit fait au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du projet de loi C-11. M. May a mentionné le manque de consultation, mais votre coalition a-t-elle été consultée dans le passé pour des examens complets? Si oui, à quel titre avez-vous participé?

M. Ballantyne : À l'époque, chaque fois qu'un examen complet était fait, toutes les parties intéressées étaient consultées et avaient l'occasion de comparaître ou de soumettre des exposés au groupe chargé de faire ces examens. Pour ce qui est des expéditeurs, il y aurait surtout eu des associations individuelles, comme vous le voyez aujourd'hui, ou des entreprises individuelles qui voulaient faire des exposés.

Mes collègues ont fait allusion au fait que nous avons formé, l'année dernière en partie à cause de la demande expresse de nos amis à Transports Canada, une coalition plus vaste de groupes d'expéditeurs, afin qu'à l'avenir, lors de n'importe quel examen complet, nous puissions faire nos exposés à titre d'associations individuelles, mais aussi en tant que membres d'une plus grande coalition.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Lazar, de l'Association des produits forestiers du Canada, votre mémoire indique que l'article 7 limitera probablement le processus de règlement des différends commerciaux y incorporant des mécanismes inutiles, sans avoir consulté les expéditeurs. Cependant, le libellé des articles 36.1 et 36.2 proposés prévoit que l'Office peut agir en tant que médiateur ou arbitre dans un différend si toutes les parties concernées le demandent.

Transport Canada stated that the bill gives the agency formal legal authority to conduct mediation, as they have done on a pilot basis for several years. The department has also said that shippers have full flexibility in determining whether and when they will use regulated remedies available to them.

I can appreciate the vulnerability of your members, given that most of them are faced with a monopolistic situation with respect to rail shipments. However, can you clarify why you take issue with the inclusion of these sections if they are meant to formalize an additional option for dispute resolution?

Mr. Lazar: Our experience is that when handling a commercial dispute and dealing with a much more powerful opponent, the opponent will obviously try to find any which way to stall, bully, et cetera. If they know that if they dig their heels in and the dispute can then go to the agency, then the temptation would be for things to happen that way. We see this commercial dispute resolution process as a clear signal from Parliament that we are headed in the wrong direction.

In contrast, final offer arbitration, in which both parties are on an equal footing because both parties hand in what they think is most sensible, takes away the excessive power of one party in trying to solve a dispute. Reason has power as opposed to economic might. We would much rather see it move in the direction of expanded access to final offer arbitration than sending it to the agency.

Senator Zimmer: Mr. Ballantyne, Western Grain Elevator Association, Transport Canada has said that Bill C-11's statutory review provision does not preclude a more limited review of the specific elements of the act prior to the eighth anniversary. The department cited reviews of grain handling and transportation policies in 1998 and 1999 that led to a number of grain-related changes to the Canadian Industrial Transportation Association in the year 2000.

Was your association involved in those reviews? If so, can you please comment on your perception of their effectiveness in addressing the issues at hand.

Mr. Dahl: First, to the point of consultation, I think the most famous review is the one that was conducted by Justice Estey. That process resulted in concrete recommendations that were brought forward, some of which have been implemented. That is a much longer discussion on which of the other reviews need to be referenced. Some recommendations that Justice Estey brought forward were to deal with issues relating to the use of monopoly power by the railways. Moving forward with some of those recommendations is important.

We feel strongly that it would be beneficial if this act were to include a statutory requirement for a level-of-service review. While this act does not preclude such a review, I suggest that because of the importance of this review to the economy in general, we should not leave it to chance.

Transports Canada a déclaré que le projet de loi donne à l'Office une autorité légale officielle pour mener une médiation, comme ils l'ont fait à titre expérimental durant plusieurs années. Le ministère a aussi déclaré que les expéditeurs ont une grande marge de manœuvre pour décider si et quand ils utiliseront les recours réglementés mis à leur disposition.

Je peux apprécier la vulnérabilité de vos membres, étant donné que la plupart d'entre eux font face à une situation monopolistique dans le secteur du transport ferroviaire. Toutefois, pouvez-vous donner des précisions sur la raison pour laquelle vous vous opposez à l'inclusion de ces articles s'ils visent à officialiser une option supplémentaire pour le règlement des différends?

M. Lazar : Notre expérience montre qu'en cas de règlement d'un différend avec un adversaire beaucoup plus puissant, ce dernier essaiera évidemment de chercher à gagner du temps, à intimider, et cetera. S'il sait que s'il ne change pas de position, le différend sera soumis à l'Office, il sera alors tenté de le faire. Pour nous, ce mécanisme de règlement des différends commerciaux est une indication claire de la part du Parlement que nous nous engageons dans la mauvaise direction.

Par opposition, l'arbitrage de l'offre finale, dans lequel les deux parties sont sur un pied d'égalité parce qu'elles font les propositions qu'elles estiment être les plus rationnelles, élimine le pouvoir excessif d'une partie dans la tentative de règlement de différends. Nous devons compter sur la raison, par opposition à la puissance économique. Nous préfererions un arbitrage de l'offre finale plus large au lieu d'en charger l'Office.

Le sénateur Zimmer : M. Ballantyne, de la Western Grain Elevator Association, Transports Canada a déclaré que les dispositions de l'examen prévu par la loi du projet de loi C-11 n'empêchent pas de faire un examen plus limité des éléments particuliers à la loi avant que la période de huit ans arrive à terme. Le ministère a cité des examens des politiques sur la manutention et le transport du grain en 1998 et en 1999 qui ont conduit à un certain nombre de changements relatifs aux grains touchant l'Association canadienne de transport industriel en 2000.

Est-ce que votre association a participé à ces examens? Si oui, pouvez-vous me dire ce que vous pensez de leur efficacité dans le règlement des problèmes?

M. Dahl : Premièrement, au sujet de la consultation, je crois que l'examen le plus connu est celui qu'a fait le juge Estey. Ce processus a conduit à des recommandations concrètes dont certaines ont été mises en œuvre. Il serait beaucoup plus long de déterminer quels autres examens il faudrait consulter. Certaines des recommandations présentées par le juge Estey portaient sur l'utilisation du pouvoir monopolistique par les chemins de fer. Il est important de mettre en œuvre certaines de ces recommandations.

Nous sommes convaincus qu'il serait avantageux d'inclure dans cette loi une exigence réglementaire pour un examen du niveau de service. Bien que cette loi n'empêche pas un tel examen, je suggère qu'en raison de l'importance de cet examen pour l'économie en général, nous ne devrions pas nous en remettre au hasard.

Senator Zimmer: Mr. May, it is nice to see you again. In your view, what are the advantages of final-offer arbitration relative to remedies offered by the Canadian Transportation Agency? What do you consider are the advantages of final arbitration?

Mr. May: I am glad you asked that, because I wanted to give a supplementary answer to Mr. Lazar's response when you asked the question about clause 7 and our objection to it.

The advantages of final-offer arbitration are that it is a clean process that has a clear-cut winner and a clear-cut loser, which tends to send a chill through the participants to the point that serious offers are placed on the table, as opposed to standard arbitration, where one anticipates a movement to the middle by a mediator or arbitrator, and so one tends to take an extreme position. As a result, it cuts through of the nonsense and parties put their best offer on the table. In that sense, the process is much cleaner.

In regard to final-offer arbitration, many items up for final offer arbitration that can be settled that way, are included in the clause 7 empowerment in Bill C-11. The problem, in addition to what Mr. Lazar has pointed out, is if a member of the agency makes the decision on a rate or an ancillary charge, as an arbitrator between two opponents, a shipper and a rail carrier, that number will become public. Now, when an arbitrator looks through a final offer from a shipper and a final offer from a railway, they tend to go to other sources for their information and they tend to seek what would be reasonable.

If the agency has made a determination on an ancillary charge in a previous case, the chances are good that they will take that number, and that number will become enshrined. Unfortunately, that number may have nothing to do with the circumstances of the shipper and we have no doubt that the railways will use that number, particularly if it is lower than the number that the shipper has offered. That is a serious concern with that bit of legislation also.

Senator Zimmer: Can final-offer arbitration be used for disputes involving transborder shipments?

Mr. May: Yes; certainly.

Senator Zimmer: Thank you, gentlemen, for your candour.

Senator Eyton: All four of you seem much in accord. As I hear you and listen to your submissions, I think you are trying to make four or five points, all of which are important.

Bill C-11 is the second bill; Bill C-3, the first bill, was passed; and there is yet another one to come along, Bill C-something. Altogether, these bills will replace the act. The third part is loosely described as looking after freight rail provisions, whatever that may mean.

Le sénateur Zimmer : Monsieur May, c'est un plaisir de vous revoir. D'après vous, quels sont les avantages de l'arbitrage de l'offre finale comparativement aux recours offerts par l'Office des transports du Canada? Selon vous, quels sont les avantages de l'arbitrage final?

M. May : Je suis content que vous posiez cette question car je voulais ajouter quelque chose à ce que M. Lazar a répondu à votre question sur l'article 7 et les réserves que nous avons à son égard.

Les avantages de l'arbitrage de l'offre finale est que c'est un processus convenable où l'on sait exactement qui a gagné et qui a perdu, ce qui a tendance à effrayer les participants à tel point qu'ils font des offres sérieuses, par opposition à l'arbitrage normal dans lequel les participants adoptent une position radicale car ils s'attendent à donner un peu de lest à cause du médiateur ou de l'arbitre. Par conséquent, tout ce qui est insensé est éliminé et les parties proposent ce qu'elles ont de meilleur à offrir. Donc, c'est un processus beaucoup plus convenable.

En ce qui concerne l'arbitrage de l'offre finale, l'habilitation prévue par l'article 7 du projet de loi C-11 comprend de nombreux éléments qui peuvent être réglés de cette façon. Mais un problème se pose, en plus de celui mentionné par M. Lazar : si un membre de l'Office, qui agit à titre d'arbitre entre deux opposants, un expéditeur et un transporteur ferroviaire, prend une décision par rapport à un tarif ou à des frais accessoires, ce chiffre sera rendu public. Maintenant, lorsqu'un arbitre examine l'offre finale d'un expéditeur et celle d'une ligne ferroviaire, il a tendance à examiner d'autres sources d'information et à chercher ce qui semble raisonnable.

Si l'Office a rendu une décision concernant des frais accessoires dans un cas antérieur, il y a de fortes chances que ce chiffre soit utilisé et qu'il devienne la norme. Malheureusement, ce chiffre n'a peut-être rien à voir avec les circonstances de l'expéditeur et il n'y a aucun doute que les compagnies ferroviaires utilisent ce chiffre, surtout s'il est inférieur à celui proposé par l'expéditeur. Il s'agit aussi d'une grave préoccupation relativement à cette mesure législative.

Le sénateur Zimmer : Peut-on utiliser l'arbitrage de l'offre finale pour les différends qui concernent les expéditions transfrontalières?

M. May : Oui, certainement.

Le sénateur Zimmer : Merci, messieurs, de votre franchise.

Le sénateur Eyton : Vous semblez, tous les quatre, abonder dans le même sens. Après avoir écouté vos observations, je crois que vous essayez de faire valoir quatre ou cinq points, qui sont tous importants.

Le projet de loi C-11 est le deuxième dans la série, le premier étant le projet de loi C-3, qui a déjà été adopté; par ailleurs, un autre projet de loi, qui n'a pas encore reçu de nom, est en cours d'élaboration. Ensemble, ces projets de loi viendront remplacer la loi. On décrit vaguement la troisième partie comme portant sur les dispositions relatives aux services marchandises ferroviaires, peu importe ce que cela signifie.

To what extent can the points you have made now be accommodated, as you imagine, in the third bill? It seems to me that you are covering the same track. You are close enough together that I think one response would do.

Mr. Ballantyne: I will take a shot at it. There has been some discussion by my colleagues about a meeting that was held on May 5, 2006. We are coming up to the first anniversary. At that meeting, a number of provisions were discussed, for example, the extension of final-offer arbitration to groups of shippers, which would be new; and covering other issues besides only freight rates. There was the issue also of being able to go to the agency on level-of-service disputes, which can be done now, but, again, this would extend the mechanism to groups of shippers.

Those issues were a couple we had discussed with Transport Canada and with officials from the minister's office. Our understanding from that meeting — and some of the Transport Canada people are in the room tonight — was that essentially those provisions would go ahead in a bill that would be introduced by the minister. We are almost coming up to the point of having a birthday cake with one candle on it because we have not seen that bill yet. We have been promised that bill within a few weeks, within a few weeks, and it is now going on to a year.

We expected those issues to be included. They were probably the main ones in terms of bringing back some balance to the bargaining power between the buyer and the seller in this market. The fundamental problem is that the rail freight market is not a normally functioning commercial market. There are not enough sellers in the marketplace. It tends to be what we characterize as a dual monopoly as opposed to duopoly. As Mr. Lazar said, most of his members have one railway serving their plants. Given enough time, and so on, there might be some competition, but not in any short- to medium-term. I hope that answers the question, senator.

Senator Eyton: It helps. Would you be reassured if you had assurances in one form or another that some of these issues would be dealt with in the third bill?

Mr. Lazar: We have had reassurances in some form or another for a year now, and our confidence in them has been shaken. That is our first point. However, we would be delighted and grateful to be surprised and realize that the minister had intended it and it is only the normal delays of business.

The four-year-versus-eight-year review is intrinsic to this bill, and we think it must be dealt with. We think that ossifying the system by saying it will stay the way it is for eight years is a big mistake.

Also clause 7 is pointing in the wrong direction. If the right stuff will be in the next bill, I do not know why we would point in the wrong direction with clause 7. If you are wondering whether

Dans quelle mesure peut-on appliquer vos observations dans le troisième projet de loi, tel que vous l'imaginez? Il me semble que vous traitez de la même question. Comme vos positions sont assez semblables, je crois qu'une seule réponse suffirait.

M. Ballantyne : Je vais essayer de répondre à la question. Il y a eu un certain débat parmi mes collègues au sujet d'une réunion qui s'était tenue le 5 mai 2006. Cela fait presque un an. À cette réunion, plusieurs dispositions avaient fait l'objet de discussion, notamment l'extension de l'arbitrage de l'offre finale à des groupes d'expéditeurs, ce qui aurait été nouveau; et l'inclusion d'autres questions au lieu de se limiter uniquement aux tarifs de marchandises. Il y avait aussi la question de pouvoir s'adresser à l'Office pour les différends sur le niveau de service, ce qui est possible maintenant, mais encore une fois, cette disposition élargirait le mécanisme à des groupes d'expéditeurs.

Ces questions figuraient parmi les deux ou trois questions dont nous avions discuté avec les responsables de Transports Canada — parmi lesquels certains sont ici présents — et avec ceux du bureau du ministre. Au terme de cette réunion, nous avons cru comprendre que les dispositions seraient essentiellement incluses dans un projet de loi qui serait présenté par le ministre. Il est presque temps d'avoir un gâteau d'anniversaire avec une bougie pour souligner que cela fait un an que nous attendons de voir ce projet de loi. On nous avait promis que ce projet de loi serait présenté en l'espace de quelques semaines, de quelques semaines, et cela fera bientôt un an.

Nous nous attendions à ce que ces questions soient incluses. Ce sont probablement les principales questions qui permettent de rétablir un certain équilibre dans le pouvoir de négociation entre l'acheteur et le vendeur sur ce marché. Le problème fondamental, c'est que le marché du transport ferroviaire de marchandises n'est pas un marché commercial qui fonctionne normalement. Le marché ne comporte pas assez de vendeurs. Il s'apparente à ce qu'on appelle un double monopole, contrairement à un duopole. Comme l'a dit M. Lazar, les usines de la plupart des membres de son organisme sont desservies par une seule compagnie ferroviaire. Avec le temps, on pourrait assister à une certaine concurrence, mais pas à court ou à moyen terme. J'espère que cela répond à votre question, sénateur.

Le sénateur Eyton : Oui, c'est utile. Seriez-vous rassurés si l'on vous garantissait, sous une forme ou sous une autre, que certaines de ces questions seront traitées dans le troisième projet de loi?

M. Lazar : Nous avons eu des assurances sous une forme ou sous une autre il y a maintenant un an et notre confiance est ébranlée. Voilà notre premier point. Toutefois, nous serions ravis et reconnaissants si, à notre grande surprise, nous constatons que le ministre avait bel et bien l'intention de le faire et qu'il ne s'agit que de délais réguliers.

La question de l'examen après quatre ans ou après huit ans fait partie intégrante de ce projet de loi et nous croyons qu'il faut en parler. Selon nous, c'est une grave erreur que de fossiliser le système en disant qu'il restera immuable pendant huit ans.

De plus, l'article 7 pointe dans la mauvaise direction. Si le prochain projet de loi doit comporter tous les bons éléments, j'ignore pourquoi l'article 7 pointerait dans la mauvaise direction.

clause 7 is fair and balanced, why were the shippers not consulted? Why do all the shippers and users of Canada's rail lines unanimously say, "We do not want it?" We must assume that the railways asked for it and this is a pre-emptive move for the next bill. Our confidence has been shaken, but we are hoping to be proven wrong.

Mr. May: If I may add to that point, the promise of a bill coming forward, while encouraging, is a fool me once, fool me twice situation. The Einstein definition of insanity, which is doing things the same way and expecting a different result, comes to mind.

It is not unusual to see legislation that has the appearance of being beneficial for shippers but has a poison pill embedded within it. I will give you a classic example and one we think is forthcoming in the bill. Competitive line rates, CLRs, were supposed to be the bane of railways when they were introduced, and it was thought they would ruin all railway profit. I think there has been only one or two in the history of the act since CLRs were introduced. The way the CLR amendment was phrased, it required agreement from a connecting railway. They had to bid on the traffic to apply for a special rate from the agency. Railways refused to bid; ergo, the remedy never worked.

In the upcoming group of amendments that includes multi-party final-offer arbitration, we are concerned with a phrase that we asked Transport Canada to remove, and they steadfastly refused to do so, namely, that the remedy must apply to all shippers equally. Whatever the remedy is for this group of shippers, it must apply to all of them equally. The remedy cannot possibly do that. They have different points of origin, traffic, and so on. It would be easy for the railways to take that issue to court. That is our concern about what is coming.

Senator Eyton: I have a comment. I do not need any discussion. Your objection to the statutory review going from four years to eight years in the circumstance where the act now says four years — it is now six years and we do not have a statutory review yet — I translate the change to eight years to mean another 50 per cent, so they are really talking 12 years. I think that is wrong.

Mr. Lazar: Would you indulge a comment on that?

Senator Eyton: Yes.

Si vous voulez savoir si l'article 7 est juste et équilibré, pourquoi n'a-t-on pas consulté les expéditeurs? Pourquoi tous les expéditeurs et utilisateurs des chemins de fer du Canada rejettent-ils unanimement cet article? Fort est à parier que ce sont les compagnies ferroviaires qui l'ont demandé et qu'il s'agit d'une tactique anticipée pour le prochain projet de loi. Notre confiance a été ébranlée, mais nous espérons qu'on prouvera que nous avons eu tort.

M. May : Permettez-moi d'ajouter que la promesse d'un nouveau projet de loi, même si elle est encourageante, est une situation du genre : « Tu m'y prends une fois, honte à toi; tu m'y prends deux fois, honte à moi. » La folie, disait Einstein, c'est de se comporter de la même manière et de s'attendre à un résultat différent. Voilà ce qui me vient à l'esprit.

Il n'est pas rare de voir une mesure législative qui, en surface, semble avantageuse aux expéditeurs, mais qui contient une pilule empoisonnée. Je vais vous donner un exemple classique qui, selon nous, résultera du projet de loi. Les prix de ligne concurrentiels ou les PLC étaient perçus, dès leur entrée en vigueur, comme le talon d'Achille des compagnies ferroviaires et on croyait qu'ils allaient engloutir tous leurs profits. Je crois que, dans toute l'histoire de la loi, on a eu un cas ou deux depuis l'avènement des PLC. La modification des PLC était formulée de telle façon qu'il fallait obtenir l'accord d'une compagnie ferroviaire de liaison. Ainsi, les compagnies ferroviaires devaient présenter une soumission sur le trafic pour être admissibles à un tarif spécial de l'Office. Mais les compagnies ferroviaires ont refusé de soumissionner, d'où le fait que ce recours n'a jamais fonctionné.

Dans la prochaine série de modifications qui portent, entre autres, sur l'arbitrage de l'offre finale à plusieurs parties, nous sommes préoccupés par un segment de phrase, à savoir l'exigence que le recours s'applique à tous les expéditeurs de façon égale. Nous avons demandé à Transports Canada de supprimer ce segment de phrase, chose que le ministère a fermement refusé de faire. Peu importe le recours pour ce groupe d'expéditeurs, il doit s'appliquer à l'ensemble des expéditeurs de façon égale. Le recours ne permet absolument pas de faire cela. Les expéditeurs ont différents points d'origine, différents trafics, et ainsi de suite. Il serait facile pour les compagnies ferroviaires de porter cette question devant les tribunaux. C'est ce qui nous inquiète pour l'avenir.

Le sénateur Eyton : J'ai un commentaire. Je n'ai pas besoin de discussion. Cela concerne votre opposition à la prolongation du délai de l'examen prévu par la loi qui passera de quatre à huit ans là où la loi prescrit actuellement quatre ans — cela fait maintenant six ans et nous n'avons toujours pas eu l'examen prescrit. J'interprète la prolongation de huit ans comme un ajout de 50 p. 100; donc, on parle vraiment de 12 ans. Je crois que c'est mal.

M. Lazar : Accepteriez-vous un commentaire sur ce sujet?

Le sénateur Eyton : Oui.

Mr. Lazar: About 20 years from now, when they look back at this Parliament, they will ask: Did we prepare Canada to compete in the new globalized economy? Did we prepare Canada for the flat economic global reality? Did we do stuff so that we could compete with Brazil, China and Indonesia?

This feels like an old discussion. The grain guys, the lumberjacks and the coal miners talk about the big, bad railways and the railways say, those guys are always whining.

It seems like a discussion as old as this building, but it is not. About 20 years from now, will we earn a living in this country or not?

When we object to four years, it is not a theoretical worry. This country is under stress. We need our railways to be competitive and subject to competitive pressures.

Senator Eyton: You got the sale.

Mr. Lazar: I thank you for that.

Senator Johnson: You give the impression that you think mediation favours the more powerful partner in this process. However, the brief to us by Mr. Lazar says that the commercial dispute resolution by private sector mediators has functioned well for years, so why would the result be different if the agency was the mediator?

Mr. Lazar: I will turn this over to a gentleman with more experience on this subject.

Mr. Ballantyne: Again, in a normally functioning commercial market where there is a reasonable balance between the buyers and the sellers, mediation and arbitration would take place as a normal course of events. However, if we have a situation where one party really is dominant, if they stonewall and decide they do not want to go to mediation or arbitration, they do not do it.

We can live with arbitration and mediation that can take place under normal commercial circumstances. We do not feel this is a place for the agency to be involved. Other comments that my colleagues have made as to what our fears are about this come into play. That is probably the best I can answer.

Senator Johnson: Does anybody else have a comment?

Mr. May: Senator Johnson, the commercial dispute resolution process that the railway has proposed that was spoken about earlier — it is on their websites now — includes the agency's participation. Our concern is that once the agency makes a ruling, even though it is stepping out of its agency role per se, the ruling will still be taken by commercial arbitrators. The agency does not do final-offer arbitrations. They will look to the agency to see what settlements have occurred in terms of ancillary charges and rates, and take those as the bible and the standard, even though

M. Lazar : Dans une vingtaine d'années, lorsque les gens examineront ce Parlement, ils se poseront les questions suivantes : avons-nous préparé le Canada pour qu'il puisse livrer concurrence dans la nouvelle économie mondiale? Avons-nous préparé le Canada pour faire face à la réalité économique mondiale? Avons-nous pris des mesures pour pouvoir faire concurrence au Brésil, à la Chine et à l'Indonésie?

C'est comme un vieux refrain. Les producteurs de céréales, les bûcherons et les houilleurs considèrent les compagnies ferroviaires comme des bêtes noires, alors que les compagnies ferroviaires disent que ces gens-là n'arrêtent pas de se plaindre.

Cela semble être une discussion aussi vieille que ce bâtiment, mais ce n'est pas le cas. Dans une vingtaine d'années, allons-nous pouvoir gagner notre vie dans ce pays, oui ou non?

Lorsque nous nous opposons à la période de quatre ans, ce n'est pas pour des raisons théoriques. Ce pays subit actuellement une pression. Nous avons besoin de nos chemins de fer pour être concurrentiels et pour faire face aux pressions concurrentielles.

Le sénateur Eyton : Vous avez fait votre point.

M. Lazar : Je vous remercie.

Le sénateur Johnson : Vous donnez l'impression que vous pensez que la médiation favorise le partenaire le plus puissant dans ce processus. Toutefois, le mémoire que nous a remis M. Lazar nous apprend que le règlement des différends commerciaux par les médiateurs du secteur privé a bien fonctionné pendant des années, alors pourquoi le résultat serait-il différent si c'est l'Office qui était le médiateur?

M. Lazar : Je m'en remets à quelqu'un qui a plus d'expérience que moi sur ce sujet.

M. Ballantyne : Encore une fois, dans un marché commercial normal où il existe un équilibre raisonnable entre les acheteurs et les vendeurs, la médiation et l'arbitrage feraient partie du cours normal des choses. Toutefois, si nous avons une situation où une partie est vraiment dominante et que cette partie décide de faire obstruction et de ne pas participer à la médiation ou à l'arbitrage, elle ne le fera pas.

Nous pouvons vivre avec l'arbitrage et la médiation dans un marché commercial normal. Nous n'estimons pas qu'il s'agit d'un domaine auquel devrait participer l'Office. Il faut aussi tenir compte des autres observations de mes collègues sur nos craintes face à ce sujet. C'est probablement la meilleure réponse que je peux vous donner.

Le sénateur Johnson : Quelqu'un a-t-il un commentaire à faire?

M. May : Sénateur Johnson, le processus de règlement des différends commerciaux que les compagnies ferroviaires ont proposé et dont on a parlé tout à l'heure — cela se trouve maintenant dans leur site web — comprend la participation de l'Office. Nous craignons que lorsque l'Office aura rendu une décision, même si cela dépasse son rôle en tant que tel, la décision sera quand même examinée par les arbitres commerciaux. L'Office n'effectuera pas d'arbitrages de l'offre finale. Les arbitres se tourneront vers l'Office pour voir quels règlements

they would not consider the circumstances of the participants in the new final-offer arbitration. We are worried about that situation.

Frankly, we are worried about more government involvement in what we are trying to make a more commercial relationship. Indeed, the minister has written us a letter saying he is seeking more commercial solutions to the difficulties that plague shippers and railways. Our response to him is to level the playing field and that is exactly what he will get. We do not regard clause 7 as levelling the playing field.

Senator Johnson: Given that, how much do private sector mediation services cost?

Mr. May: The cost of the service is not the back-breaker. The back-breaker is the cost of the litigation around the service, the continuous motions, the need to go to court and so forth. The mediation process that will be enabled by Bill C-11 would not act as a substitute for final-offer arbitration. It would act as a precursor to it, so it would add time and difficulty.

Senator Johnson: Do you think the agency's services would be more costly or of a lower quality than that of the private sector mediator?

Mr. May: I think they would add process, which for us means money. We cannot do this on our own so we pay attorneys to do it. They add to the process. Frankly, we are not disappointed with final-offer arbitration save for the fact that it is expensive. It is expensive because the railways make it expensive. They will contest absolutely every issue in a final-offer arbitration that is contestable, including whether or not we even have the right to take them there because we have effective competition.

Senator Johnson: What do you do with the railroad?

Mr. May: We have been railroaded. What can I tell you? It also reveals our position early, which is a strategic advantage to the railways that we would rather not give them.

Mr. Dahl: Your focus on cost is something to keep in mind as you go forward to look at mediation processes, dispute resolution processes. I know we hear frequently that we can take a level-of-service complaint to the CTA. Nobody does that. It is a sign that things are not as bad as we say they are. I have heard that comment more than once.

In reply, I would say that those services are, first, not terribly effective at resolving the dispute, and second, they are extremely costly. That is why they are not utilized: not because there are not problems, but because the remedies currently available under the act are not effective and they are extremely costly.

ont été conclus en matière de frais accessoires et de tarifs, et ils les considéreront comme la norme, même s'ils ne prendront pas en considération les circonstances des participants dans le nouvel arbitrage de l'offre finale. Cette situation nous préoccupe.

Pour vous dire franchement, nous sommes préoccupés par une intervention gouvernementale plus grande dans un processus que nous essayons de rendre plus commercial. En effet, le ministre nous a écrit une lettre dans laquelle il indiquait son intention de trouver des solutions plus commerciales aux difficultés avec lesquelles sont aux prises les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Notre réponse, c'est qu'il faut rendre les règles du jeu équitables et c'est exactement le résultat qu'il obtiendra. Nous ne considérons pas que l'article 7 uniformise les règles du jeu.

Le sénateur Johnson : Cela dit, combien coûtent les services de médiation du secteur privé?

M. May : Ce n'est pas le coût du service qui pose problème. Le problème, c'est le coût des litiges concernant le service, les requêtes continues, le besoin d'aller devant les tribunaux et ainsi de suite. Le processus de médiation qui sera habilité par le projet de loi C-11 ne servirait pas de substitut à l'arbitrage de l'offre finale. Il en sera un précurseur, ce qui augmentera les délais et les difficultés.

Le sénateur Johnson : Croyez-vous que les services de l'Office seraient plus coûteux ou de qualité moindre que ceux d'un médiateur du secteur privé?

M. May : Je crois qu'ils prolongeraient le processus, ce qui signifie de l'argent pour nous. Nous ne pouvons pas y arriver seuls, alors nous payons des avocats pour le faire. Ils s'ajoutent au processus. Honnêtement, nous ne sommes pas déçus de l'arbitrage de l'offre finale, sauf pour le fait qu'il est coûteux. Il est coûteux parce que les compagnies ferroviaires font en sorte qu'il le soit. Elles contesteront absolument chaque question soulevée dans un arbitrage de l'offre finale, y compris notre droit de les amener en arbitrage, car nous avons une concurrence efficace.

Le sénateur Johnson : Que faites-vous du chemin de fer?

M. May : On nous a forcé la main. Que puis-je vous dire? Cela révèle aussi notre position prématurément, ce qui est pour les compagnies ferroviaires un avantage stratégique que nous préférierions ne pas leur donner.

M. Dahl : Vous devez garder à l'esprit la question des coûts lorsque vous examinez les processus de médiation, les processus de règlement des différends. Je sais que nous entendons souvent dire que nous pouvons déposer une plainte sur le niveau de service auprès de l'OTC, mais personne ne le fait. C'est signe que la situation n'est pas aussi mauvaise que nous le disons. J'ai entendu ce commentaire plus d'une fois.

Je répondrais que ces services ne sont pas tellement efficaces pour régler des différends, d'une part, et coûtent extrêmement cher, d'autre part. C'est la raison pour laquelle ils ne sont pas utilisés : ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de problèmes, mais c'est plutôt parce que les recours actuellement offerts en vertu de la loi sont inefficaces et coûtent très cher.

Senator Adams: Where I live, we do not have a railway. We have no trees, living in the Arctic. Maybe some of you guys handle shipping in the North.

We went to visit the port of Vancouver about a month ago. We heard exactly the same thing you people spoke of tonight from the truckers about the containers from the port. They say every time they talk to CN, it is like talking to the wall. There is no answer, nothing, which is what you are saying.

Last week, the minister came over and he wanted a quick passage through the Senate of Bill C-11. You people are talking about amendment of clause 7. Every time we must amend something from the House of Commons, the minister says the bill will die because of an amendment in the Senate.

The minister should hear from you people tomorrow. You should tell the minister he made a mistake in not inviting the shippers. It leaves our chairman with the feeling that we have a problem in the Senate when the committee sometimes proposes an amendment. What will the ministry say to us? We can tell them about your concerns about clause 7 and other sections that need amendment.

I want to know if the minister says it can be amended. I do not know. Perhaps the chair can explain further. He is on the government side. I do not know how urgent it is. There is only a month before we adjourn for the summer.

You want an amendment. You were not consulted. Perhaps it could have been changed in the House of Commons before it came to the Senate.

Mr. Ballantyne: We were perplexed as to why the government would introduce that new clause 7 to the bill at such a late stage without having significant discussion with the shipper community before they did that. There was a breach of consultation on that particular issue as it went forward.

Mr. Dahl: If I could address that partly, I understand that we are not as interested in some sections of Bill C-11 that are important. I agree that those sections should be passed. However, a bit of time spent on ensuring that this piece of legislation is correct may save a great deal of concern later. Some additions we are asking for, specifically, the level-of-service review, may generate the changes that we all know are needed.

Senator, you mentioned the trip you took to Vancouver, and one thing that you heard about and talked about significantly is the Pacific Gateway concept and its value to the Canadian economy. Unfortunately, the exercise will not be that successful if there is no accountability on rail freight and if that bottleneck is not corrected.

Mr. May mentioned the uniqueness of this coalition. It is not held together because we share common interests on everything. It is held together because we share a common,

Le sénateur Adams : Dans ma région, il n'y a pas de chemin de fer. Nous n'avons pas d'arbre dans l'Arctique. Certains d'entre vous transportent peut-être des marchandises dans le Nord.

Il y a un mois environ, nous avons visité le port de Vancouver. Les camionneurs nous ont dit exactement ce que vous nous avez dit ce soir au sujet des conteneurs du port. Ils disent que chaque fois qu'ils discutent avec le CN, c'est comme s'ils parlaient à un mur. Ils ne reçoivent aucune réponse, absolument rien, et c'est ce que vous dites.

La semaine dernière, le ministre est venu et voulait que le Sénat adopte rapidement le projet de loi C-11. Vous parlez d'amender l'article 7. Chaque fois que nous devons amender un projet de loi de la Chambre des communes, le ministre dit qu'un amendement apporté par le Sénat fera avorter le projet de loi.

Le ministre devrait entendre parler de vous demain. Vous devriez lui dire qu'il a commis une erreur en n'invitant pas les expéditeurs. Notre président reste donc sous l'impression que le Sénat est aux prises avec un problème quand le comité propose parfois un amendement. Que nous diront les gens du ministère? Nous pouvons leur faire part de nos préoccupations à l'égard de l'article 7 et d'autres articles qui doivent être amendés.

Je veux savoir si le ministre dit qu'il peut être amendé. Je ne le sais pas. Le président peut-être fournir plus d'explications. Il siège du côté du gouvernement. J'ignore jusqu'à quel point c'est urgent. Il ne nous reste plus qu'un mois avant d'ajourner pour l'été.

Vous voulez un amendement. Vous n'avez pas été consultés. Le projet de loi aurait peut-être dû être amendé à la Chambre des communes avant d'être renvoyé au Sénat.

M. Ballantyne : Nous nous demandions bien pourquoi le gouvernement ajoute ce nouvel article 7 au projet de loi à un stade aussi avancé sans avoir au préalable une discussion réelle avec les expéditeurs. C'était une violation du principe de la consultation dans ce dossier particulier au moment où il a été présenté.

M. Dahl : Permettez-moi de répondre en partie à cette question; je crois comprendre que nous ne sommes pas aussi intéressés à certains articles importants du projet de loi C-11. Je suis d'accord que ces articles devraient être adoptés. Cependant, nous nous épargnerions bien des soucis plus tard en consacrant un peu de temps à nous assurer que ce projet de loi est bon. Certains ajouts que nous demandons, concernant l'examen du niveau de service plus particulièrement, peuvent susciter les changements qui sont nécessaires, comme nous le savons tous.

Sénateur, vous avez parlé du voyage que vous avez fait à Vancouver, et l'un des concepts dont vous avez entendu parler et dont vous avez beaucoup parlé est la porte d'entrée du Pacifique et son importance pour l'économie canadienne. Malheureusement, l'initiative ne sera pas très fructueuse s'il n'y a pas de reddition de comptes en matière de transport ferroviaire de marchandises et si le goulot d'étranglement n'est pas éliminé.

M. May a parlé du caractère unique de cette coalition. Elle n'est pas maintenue ensemble parce que nous partageons des intérêts communs sur toute la ligne. Elle est maintenue ensemble

serious problem about railway accountability and railway service that fundamentally impacts our ability to carry out business. The groups that are represented here are the business of the nation.

The Deputy Chairman: If you can clarify something, in clause 7, was proposed section 36.2 in the old Bill C-44? Clause 36.1 was added to the bill by committee. What part of clause 7 do I not get and what do you want changed precisely? Are you against the House amendment?

Mr. Ballantyne: Yes, I am.

The Deputy Chairman: You are against the House amendment.

Mr. Ballantyne: Yes, the House amendment added clause 7 to Bill C-11, which I have to find.

Mr. Ballantyne: Clause 7 says, "The Act is amended by adding the following," meaning proposed sections 36.1 and 36.2. We would prefer if clause 7 of the bill was withdrawn, leaving the act as currently written.

The Deputy Chairman: Proposed section 36.1 was in the bill at first reading, right? Was that proposed section in Bill C-44?

Mr. Ballantyne: I do not remember. There was Bill C-26 and Bill C-44, and I do not have them with me, so I do not remember whether they were or not. My guess is they probably were not.

Mr. May: I do not recall them being there.

The Deputy Chairman: You must know whether the proposed section was there or not.

Mr. May: People here from Transport Canada could answer that question.

The Deputy Chairman: What I do not understand is whether you were opposed to that proposed section before.

Mr. May: I do not believe it was there. I could be wrong. I do not believe the proposed sections were.

Mr. Dahl: I do not believe the section was included.

The Deputy Chairman: I do not either, but we will find out.

Mr. May: Yes.

The Deputy Chairman: Outside of that, is there anything that you want changed in this bill that is not there because you are afraid it will not be in the next bill?

Mr. May: No.

Mr. Ballantyne: Yes, we would like to see the statutory review period remain as it is in the act, which is that it must start within four years and be completed within a year. The way the bill is written, it changes the time to eight years after this legislation receives Royal Assent or is proclaimed. Then the review panel has 18 months to report. As we said, given that even with a four-year statutory review period, we are now at 11 years since the act of

parce que nous partageons un problème sérieux en ce qui concerne la reddition de comptes et le service des compagnies ferroviaires qui ont des répercussions fondamentales sur notre capacité de faire des affaires. Les groupes qui sont représentés ici reflètent les affaires de la nation.

Le vice-président : J'aimerais que vous clarifiez un point. Dans l'article 7, l'article 36.2 proposé se trouvait-il dans l'ancien projet de loi C-44? Le comité a ajouté l'article 36.1 au projet de loi. Qu'est-ce que je ne comprends donc pas dans l'article 7 et quels changements voulez-vous qu'on apporte exactement? Êtes-vous contre l'amendement apporté par la Chambre?

M. Ballantyne : Oui, je suis contre.

Le vice-président : Vous êtes contre l'amendement apporté par la Chambre.

M. Ballantyne : Oui, l'amendement apporté par la Chambre ajoutait l'article 7 au projet de loi C-11, que je dois trouver.

M. Ballantyne : L'article 7 dit que « La loi est modifiée par adjonction de ce qui suit », soit les articles 36.1 et 36.2. Nous préférierions que l'article 7 du projet de loi soit retiré et que la loi reste telle quelle.

Le vice-président : L'article 36.1 proposé figurait dans le projet de loi à l'étape de la première lecture, n'est-ce pas? Était-il dans le projet de loi C-44?

M. Ballantyne : Je ne m'en souviens pas. Il y avait le projet de loi C-26 et le projet de loi C-44, mais je ne les ai pas avec moi et je ne me rappelle pas s'ils renfermaient l'article. D'après moi, il n'y figurait probablement pas.

M. May : Je ne crois pas qu'il y était.

Le vice-président : Vous devez savoir si l'article proposé y figurait ou pas.

M. May : Les représentants de Transports Canada pourraient répondre à cette question.

Le vice-président : Ce que je n'arrive pas à comprendre, c'est si vous étiez contre l'article proposé auparavant.

M. May : Je ne pense pas qu'il s'y trouvait. Je peux me tromper. Je ne crois pas que les articles proposés y figuraient.

M. Dahl : Je ne crois pas non plus.

Le vice-président : Moi non plus, mais nous verrons bien.

M. May : Oui.

Le vice-président : À part cela, y a-t-il autre chose que vous voudriez ajouter à ce projet de loi, parce que vous craignez que cela ne figure pas dans le prochain?

M. May : Non.

M. Ballantyne : Oui, nous aimerions que la période de l'examen complet prévu dans la loi demeure inchangée; la loi stipule que l'examen doit être effectué au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la loi et qu'il doit être terminé dans un délai d'un an. Dans sa forme actuelle, le projet de loi repousse le délai à huit ans après la sanction royale ou la proclamation de la loi. Par la suite, le comité d'examen dispose de 18 mois pour

1996 was reviewed. Our feeling is, as Senator Eyton mentioned, that we would look at a long period of time before we saw some legislation if there was an eight-year review instead of the current four-year review. We would like to see the act remain as it currently is, with a four-year review and a 12-month period for any review committee to report.

Senator Johnson: Why do not you tell this to the House committee, which you did not appear before?

Mr. May: That was part of our arrangement with Transport Canada and the minister's office as a result of the May 5 agreement. They wanted speedy passage with no waves and no ripples: "you folks go ahead."

The answer to your question, senator, is the service review. Is there something we do not think will come along in the next wave, in the rail freight amendment package? It is the service review.

Mr. Dahl: To add to that comment — I was about to make the same remark as Mr. May — Bill C-11 amends the review processes of the Canada Transportation Act. It is this act that deals with those particular provisions of the Canada Transportation Act. Therefore, we feel it is appropriate that Bill C-11 is amended to include the requirement for a statutory level-of-service review.

The Deputy Chairman: I have a good feel for your frustration because in the Senate we have a two-page bill, which is two pages in both official languages, and that includes the cover page. On May 30, it will have been in the Senate for one year. That bill is ready and not yet passed. Do not lose heart.

You talked about competition and the railroads. Does anybody have any bright ideas how we do that, outside of mandating something by law, which to me is not really competition? We might as well nationalize the guys. That is still a monopoly.

Mr. May: We almost need to think of them as a utility because that is, in effect, what they are. They are essential; nobody will compete with them.

The Deputy Chairman: Do you come from Regina, or what?

Mr. May: Attila the Hun sits on my left, believe me. It is in my submission and I am sure it is in other submissions. The May 5 agreement tweaks the act. Nothing is new there. We are not introducing any new measures. It is already contained in the act. All we are doing is taking away the little poison pills that have been slipped in to defeat the remedies already in existence in the act.

présenter son rapport. Comme nous l'avons déjà dit, même avec un délai de quatre ans pour procéder à un examen complet, cela fait maintenant 11 ans que la loi de 1996 a été passée en revue. Comme l'a dit le sénateur Eyton, nous pensons qu'il faudra un long moment avant que l'on propose des modifications législatives si le délai était de huit ans plutôt que de quatre ans. Nous aimerions que la loi reste dans sa forme actuelle et prévoise un délai de quatre ans pour procéder à un examen et une période de 12 mois avant que le comité d'examen présente son rapport.

Le sénateur Johnson : Pourquoi ne dites-vous pas cela au comité de la Chambre, devant lequel vous n'avez jamais témoigné?

M. May : Cela faisait partie de notre entente avec Transports Canada et le cabinet du ministre suite à l'accord du 5 mai. Ils souhaitaient l'adoption rapide et sans complications du projet de loi : « Allez-y. »

La réponse à votre question, sénateur, est l'examen des services. S'il y a un élément qui, d'après nous, ne fera pas partie de la prochaine vague, de la série d'amendements proposés relatifs au transport ferroviaire de marchandises, c'est l'examen des services.

M. Dahl : J'aimerais ajouter à cette observation — j'allais faire le même commentaire que M. May. Le projet de loi C-11 modifie les processus d'examen de la Loi sur les transports au Canada. C'est ce texte législatif qui traite de ces dispositions particulières de la Loi sur les transports au Canada. Par conséquent, nous croyons qu'il est pertinent que le projet de loi C-11 soit amendé afin d'inclure l'obligation de mener un examen complet du niveau de service.

Le vice-président : Je comprends très bien votre frustration, car nous avons un projet de loi de deux pages au Sénat, je veux dire deux pages dans les deux langues officielles, ce qui comprend la page couverture. Le 30 mai, cela fera un an que le projet de loi a été renvoyé au Sénat. Ce projet de loi est prêt, mais n'a pas encore été adopté. Ne perdez pas espoir.

Vous avez parlé de la concurrence entre les compagnies de chemins de fer. Quelqu'un a-t-il de brillantes idées sur la façon d'y parvenir, à part de l'exiger par la biais d'une loi, ce qui n'est pas vraiment de la concurrence, à mon avis? Nous ferions tout aussi bien de les nationaliser. Cela reste un monopole.

M. May : Nous devrions presque les considérer comme des services publics, car c'est bel et bien ce qu'elles sont. Elles sont essentielles; personne ne leur fera concurrence.

Le vice-président : Venez-vous de Regina ou quoi?

M. May : Attila le Hun siège à ma gauche, croyez-moi. Mon mémoire, de même que d'autres mémoires j'en suis sûr, en traitent. L'accord du 5 mai modifie légèrement la loi. Il n'y a rien de nouveau là-dedans. Nous ne présentons pas de nouvelles mesures. Cela fait déjà partie de la loi. Tout ce que nous faisons, c'est éliminer les pilules empoisonnées qui ont été glissées dans le projet de loi pour torpiller les recours prévus dans la loi.

I understand your frustration and question, but I do not have an answer. No one will build a new railway. That will not happen.

Mr. Dahl: To partly address the question, I have, and the grain industry has, focused a long time on the issue of accountability. That would go a long way. Perhaps it is not the final answer, but it would go a long way to solving some of the service issues that we face.

If we, as a grain industry or grain company, are obligated to load 100 cars in 24 hours and then face financial penalty if that does not occur, it is reasonable, in my mind, to expect the railway to face reciprocal financial penalty if those cars do not show up when we expect them.

Let me give you a practical example of that. It occurred over the Easter long weekend. As a company, at a number of our facilities across Western Canada, we brought in crews to work over the Easter long weekend to load unit trains to make it to the port. None of those cars showed up. We would have faced financial penalty as a company if we had not loaded those unit trains in 24 hours, so we brought in staff on the long weekend to load those cars. The cars did not arrive. When they do not arrive, is there any way of recovering that cost from the railway? The answer is no.

Perhaps a partial solution is to bring in some financial accountability.

Mr. Lazar: I have lots to say, but I will keep it brief. I sense a desire to go home for supper.

Mr. Ballantyne: The hockey game is starting.

Mr. Lazar: The solution that the forest industry members often talk about is running rights. I have heard various versions of whether that can be made to work. I take the virulent opposition of the railways to be an indication it might well work. If they thought they would win under it, they would accept it. However, I have heard expert opinion saying it would be hard to make it work.

We have spent much time with the lawyers representing us and other shippers over the years and asked what, short of a revolution, would introduce market discipline into the system. The answer came back clearly: Make final-offer arbitration more accessible.

Why does it work? The standard is reasonableness. They cannot bully. They must put something forward and explain why it is a reasonable thing. That is the expert advice we have received. If we do not want to rewrite history completely

Je comprends votre frustration et votre question, mais je n'ai pas de réponse. Personne ne construira une nouvelle ligne de chemin de fer. Cela ne se produira pas.

M. Dahl : Pour répondre en partie à la question, l'industrie céréalière et moi-même nous sommes attardés longtemps à la question de la reddition de comptes. Cela aiderait énormément. Ce ne serait peut-être pas la solution définitive, mais cela contribuerait grandement à régler quelques-uns des problèmes liés au service auxquels nous sommes confrontés.

Si nous, en tant qu'industrie céréalière ou société céréalière, sommes obligés de remplir 100 wagons en 24 heures sous peine de sanction pécuniaire si nous n'y arrivons pas, il est raisonnable, à mon sens, de nous attendre à ce que les sociétés ferroviaires soient elles aussi exposées à des sanctions pécuniaires si ces wagons n'arrivent pas au moment voulu.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret, qui est survenu durant le long week-end de Pâques. En tant que société, dans un certain nombre de nos installations un peu partout dans l'Ouest canadien, nous avons fait appel à des équipes pour travailler durant le long week-end de Pâques afin de remplir des trains-blocs pour les acheminer au port. Aucun des wagons attendus n'est arrivé. Nous aurions fait face à des sanctions pécuniaires en tant que société si nous n'avions pas rempli ces trains-blocs dans un délai de 24 heures, alors nous avons fait entrer du personnel durant le long congé pour faire ce travail. Les wagons ne sont jamais arrivés. Lorsqu'ils n'arrivent pas, y a-t-il moyen de demander à la compagnie ferroviaire de nous rembourser ces frais? La réponse est non.

Une solution partielle serait peut-être d'imposer une certaine responsabilité financière.

M. Lazar : J'ai beaucoup de choses à dire, mais je serai bref. J'ai l'impression que les gens souhaitent retourner à la maison à temps pour le dîner.

M. Ballantyne : La partie de hockey va commencer.

M. Lazar : Les membres de l'industrie forestière évoquent souvent la solution des droits de circulation. J'ai entendu différentes opinions concernant l'efficacité de cette solution. Je m'oppose vigoureusement aux compagnies ferroviaires qui disent que cette solution pourrait très bien fonctionner. Si elles pensaient que cette solution permettrait de sortir gagnantes, elles l'accepteraient volontiers. Cependant, j'ai entendu des experts dire qu'il serait difficile de la mettre en œuvre efficacement.

Au fil des ans, nous avons passé beaucoup de temps avec des avocats qui nous représentaient, nous et d'autres expéditeurs, et nous leur avons demandé ce qui, à défaut d'une révolution, permettrait d'instaurer une discipline de marché dans le système. La réponse que nous avons reçue était claire : rendre le recours à l'arbitrage de l'offre finale plus accessible.

Pourquoi cette solution est-elle efficace? La norme, c'est le caractère raisonnable. Les parties ne peuvent s'intimider. Elles doivent présenter une solution et expliquer pourquoi elle est raisonnable. C'est le conseil d'experts que nous avons reçu. Si

and confiscate private property and all the other horrors, if all we wanted to do was a simple measure to introduce market discipline, make final-offer arbitration more accessible.

I have been involved with transportation issues only for a couple of years, unlike my colleagues, and everyone thinks it cannot be done. Officials in Transport Canada take me aside for a beer and say: Come on now, it is railways. Parliamentarians sigh and wonder when CN will ever behave itself. Everyone acts as though this issue were a problem of evil.

It is not a problem of evil but a problem of bad legislation. It should be the responsibility of parliamentarians to fix the legislation and the rules under which they operate. It is not CN's problem. They are rude bullies who are avaricious, but that is not the problem. The problem is that they have the power to be that way from bad legislation. Parliamentarians can fix this.

Senator Zimmer: The chair asked a good question: What is the solution with the monopoly? Not to compound your problem any further, but in my travels I do not fly to Winnipeg or Vancouver anymore. I take the train, so I have done research by talking to the conductors.

To compound the problem further, they say VIA Rail is trying to stay on the tracks to take tourists from the east out to the west to go North on tours. They must have them in Vancouver at a certain time. The problem is, freight trains come through, which are up to 100 and 180 cars. No siding will handle 180 cars. They are pulled to the railing and they sit there for six to 10 hours. By the time they arrive in Vancouver, they cannot connect and they lose the business.

I hate to compound the problem further, but VIA Rail is not doing well. CN is doing extremely well. That is another issue that must be dealt with. That is more of a comment than a question.

The Deputy Chairman: If there are no further questions, gentlemen, this has been an interesting hour and 15 minutes. I thank you for appearing today. We have all enjoyed your testimony immensely, and it was a good intellectual discourse. We will see what happens.

The committee adjourned.

nous ne voulons pas réécrire l'histoire complètement et confisquer la propriété privée et toutes les autres horreurs, si tout ce que nous cherchons à faire était de mettre en place une mesure simple pour établir une discipline de marché, il faut accroître l'accessibilité au recours à l'arbitrage de l'offre finale.

Je m'intéresse aux questions liées aux transports depuis quelques années seulement, contrairement à mes collègues, et tout le monde croit que c'est irréalisable. En aparté, les fonctionnaires de Transports Canada m'ont dit : « Sois réaliste, on parle de compagnies de chemins de fer. Les parlementaires soupirent et se demandent si le CN se comportera correctement un jour. Tout le monde fait comme si cette question était un problème du mal. »

Ce n'est pas un problème du mal, mais une mauvaise loi. Il devrait incomber aux parlementaires de corriger la loi et les règles qui régissent les compagnies ferroviaires. Ce n'est pas le problème du CN. Les compagnies ferroviaires se comportent en tyrans avarés, mais le problème n'est pas là. Le problème, c'est qu'une mauvaise loi leur donne le pouvoir d'agir ainsi. Les parlementaires peuvent corriger cette situation.

Le sénateur Zimmer : Le président a posé une excellente question : Quelle est la solution dans le cas du monopole? Je ne veux pas aggraver votre problème, mais durant mes voyages, je ne prends plus l'avion pour aller à Winnipeg ou à Vancouver. Je prends le train et j'ai fait des recherches en discutant avec les chefs de train.

Pour aggraver le problème, ils disent que VIA Rail tente d'amener des touristes de l'est vers l'ouest pour qu'ils participent à des voyages dans le Nord. Les touristes doivent être Vancouver à une heure donnée. Le problème, c'est que les trains de marchandises, qui peuvent comporter jusqu'à 100 et 180 wagons, passent. Aucune voie d'évitement ne peut accommoder 180 wagons. Les trains de passagers sont mis en attente pendant six à dix heures. À leur arrivée à Vancouver, les passagers ratent leur correspondance et VIA Rail perd des clients.

Je regrette d'aggraver la situation, mais la situation de VIA Rail n'est pas très reluisante, alors que le CN réussit extrêmement bien. C'est une autre question qu'il faut régler. C'est davantage un commentaire qu'une question.

Le vice-président : Si vous n'avez pas d'autres questions, messieurs, permettez-moi de dire que les 75 dernières minutes ont été très intéressantes. Merci d'avoir témoigné aujourd'hui. Vos témoignages nous ont beaucoup plu et c'était un excellent débat intellectuel. Nous verrons bien ce qui va se passer.

La séance est levée.

Wednesday, May 2, 2007

Canadian Industrial Transportation Association:

Bob Ballantyne, President.

Forest Products Association of Canada:

Avrim Lazar, President and CEO.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Ian May, Chair.

Western Grain Elevator Association:

Cam Dahl, Director of Government Relations, Agricore
United.

Le mercredi 2 mai 2007

Association canadienne de transport industriel :

Bob Ballantyne, président.

Association des produits forestiers du Canada :

Avrim Lazar, président-directeur général.

Western Canadian Shippers' Coalition :

Ian May, président.

Western Grain Elevator Association :

Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales, Agricore
United.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, April 25, 2007

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, April 25, 2007

Transport Canada:

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Helena Borges, Director General, Surface Transportation
Policy;
Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

Tuesday, May 1, 2007

Canadian Bar Association:

John D. Bodrug, Vice Chair, National Competition Law
Section;
Tamra L. Thomson, Director, Legislation and Law Reform.

Travellers' Protection Initiative:

Michael Pepper, President and CEO, Travel Industry Council
of Ontario;
Christiane Thériège, President and CEO, Association of Canadian
Travel Agencies (ACTA).

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

Le mercredi 24 avril 2007

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, Ministre des
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 24 avril 2007

Transports Canada :

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Helena Borges, directrice générale, Politique de transport
surface;
Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques.

Le mardi 1^{er} mai 2007

Association du Barreau canadien :

John D. Bodrug, vice-président, Section nationale du droit de
concurrence;
Tamra L. Thomson, directrice, Législation et réforme du droit.

Coalition pour la protection des voyageurs :

Michael Pepper, président-directeur général, Travel Industry
Council of Ontario;
Christiane Thériège, présidente et chef de la direction, Association
canadienne des agences de voyages (ACAV).

(Suite à la page précédente)





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Tuesday, May 8, 2007
Wednesday, May 9, 2007

Le mardi 8 mai 2007
Le mercredi 9 mai 2007

Issue No. 13

Fascicule n° 13

Fourth and fifth meetings on:

Quatrième et cinquième réunions concernant :

Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation
Act and the Railway Safety Act and to make
consequential amendments to other acts

Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les
transports au Canada et la Loi sur la sécurité
ferroviaire et d'autres lois en conséquence

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Segal
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*May 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*May 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*May 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*May 10, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Segal
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Carney, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 8 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 8 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Carney, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 8 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 10 mai 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2007
(42)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Honourable David Tkachuk, Deputy Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Dawson, Mercer, Merchant, Munson, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:

City of Ottawa:

Bob Shouldice, Outside Legal Counsel;

Barry Townsend, Manager, Light Rail Implementation;

John Jensen, Manager, Transit Support.

Mr. Shouldice made an opening statement and answered questions.

At 10:13 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 9, 2007
(43)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:17 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 mai 2007
(42)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Mercer, Merchant, Munson, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Ville d'Ottawa :

Bob Shouldice, conseiller juridique de l'extérieur;

Barry Townsend, gestionnaire, Division de la mise en œuvre du train léger;

John Jensen, gestionnaire, Soutien au transport en commun.

M. Shouldice fait une déclaration puis répond aux questions.

À 10 h 13, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 9 mai 2007
(43)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:

Air Canada:

Joseph Galimberti, Director, Government Relations.

WestJet:

Mike McNaney, Vice-President, Government Relations.

Railway Association of Canada:

Cliff Mackey, President.

Canadian National Railway Company:

Claude Mongeau, Executive Vice-President and Chief Financial Officer;

Jean Patenaude, Assistant General Counsel.

Mr. McNaney and Mr. Galimberti each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:30 p.m., the committee suspended.

At 7:35 p.m., the committee resumed.

Mr. Mackey and Mr. Mongeau each made opening statements and, together with Mr. Patenaude, answered questions.

The committee considered the following supplementary budget for its examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports for 2007-2008:

Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 800
Transportation and Communications	\$ 39,624
All Other Expenditures	—
TOTAL	\$ 40,424

The Honourable Senator Tkachuk moved that the supplementary budget be adopted.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 8:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Air Canada :

Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales.

WestJet :

Mike McNaney, vice-président, Relations gouvernementales.

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff Mackey, président.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction financière;

Jean Patenaude, chef adjoint du contentieux.

MM. McNaney et Galimberti font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 30, la séance est interrompue.

À 19 h 35, la séance reprend.

MM. Mackey et Mongeau font chacun une déclaration puis, aidés de M. Patenaude, répondent aux questions.

Le comité examine le budget supplémentaire 2007-2008 pour son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada :

Sommaire des dépenses

Services professionnels et autres	800 \$
Transports et communications	39 624 \$
Autres dépenses	—
TOTAL	40 424 \$

L'honorable sénateur Tkachuk propose l'adoption du budget supplémentaire.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 20 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: We are here today to look at Bill C-11, which would amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act, and to make consequential amendments to other acts.

We have with us today, representing the City of Ottawa, Bob Shouldice, from Borden Ladner Gervais, and two other gentlemen.

Bob Shouldice, Outside Legal Counsel, City of Ottawa: I am pleased to introduce to my immediate left, Barry Townsend, Manager of the Light Rail Implementation Division for the City of Ottawa, and to his left is John Jensen, Manager, Transit Support, with the City of Ottawa. Both gentlemen have been involved with the recent light rapid transit project that the City of Ottawa was considering, and both have been involved in the consideration of this particular bill.

We will be brief this morning. Thank you for the opportunity to present the City of Ottawa's views on this particular bill this morning. I thought we might give you some context as to why the city has an interest in this particular bill and in a particular provision of the bill.

Until recently, the city contemplated proceeding with a light rapid transit project in the city. As most of you may be aware, that project was cancelled by the current city council in November of last year. However, the city continues to consider the possibility of a light rapid transit project. It is not clear at this point in time whether anything will proceed. A task force has been struck by the city that will continue to consider a number of different options for the city's transportation needs. That task force, as well as other processes that are in place, will report to the mayor and to council sometime over the next year to 18 months.

At some point, it is a possibility, but not a certainty, that a light rapid transit system may come back into the picture and the city may proceed with something.

With that as a possibility, the city continues to have an interest in this particular bill, and in particular, in the provision that deals with the possibility of the federal authorities or the federal minister delegating certain regulatory jurisdiction or regulatory authority to a provincial authority or to, in this case, the municipality of Ottawa.

The city has an interest in that provision because, as you may know, the city's transportation system is currently a federal undertaking. The reason is that, as a component of the

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été soumis le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour examiner ce projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Nous sommes réunis ici aujourd'hui pour examiner le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous entendrons un représentant de la Ville d'Ottawa, Bob Shouldice, de Borden Ladner Gervais, et deux autres personnes.

Bob Shouldice, conseiller juridique de l'extérieur, Ville d'Ottawa : Je suis heureux de vous présenter à ma gauche, Barry Townsend, gestionnaire de la Division de mise en œuvre du train léger pour la ville d'Ottawa, et à sa gauche, John Jensen, gestionnaire du soutien au transport en commun pour la ville d'Ottawa. Ces deux hommes ont participé au nouveau projet de train léger que la ville d'Ottawa a envisagé, de même qu'à l'étude de ce projet de loi.

Nous serons brefs. Je vous remercie de nous offrir l'occasion de présenter le point de vue de la Ville d'Ottawa sur ce projet de loi. J'ai pensé que nous pourrions vous mettre en contexte et vous expliquer en quoi la ville s'intéresse à ce projet de loi et, plus particulièrement, à l'une de ses dispositions.

Jusqu'à tout récemment, la ville songeait à mettre en œuvre un projet de transport urbain léger et rapide. Comme la plupart d'entre vous le savent probablement, ce projet a été annulé en novembre dernier par le conseil municipal actuel. La ville continue toutefois d'examiner la possibilité d'un projet de transport léger et rapide. Rien n'indique clairement en ce moment qu'il y aura une suite à ce projet. Un groupe de travail, mandaté par la ville, continuera d'examiner diverses options pour répondre aux besoins de la ville en transport. Ce groupe de travail, ainsi que d'autres mécanismes en place, livreront un compte rendu au maire et au conseil d'ici 12 à 18 mois.

Il se peut, mais rien ne peut encore être affirmé avec certitude, qu'un réseau de transport léger et rapide soit de nouveau envisagé et que la ville aille de l'avant.

Puisqu'une telle possibilité existe, la ville continue de s'intéresser à ce projet de loi et, en particulier, à la disposition en vertu de laquelle les autorités fédérales ou le ministre fédéral pourraient déléguer certains pouvoirs ou compétences réglementaires à une autorité provinciale ou, dans le cas qui nous intéresse, à la Ville d'Ottawa.

La ville s'intéresse à cette disposition particulière parce que, comme vous le savez, le réseau de transport est actuellement de compétence fédérale. Cela s'explique par le fait que la ville, qui

transportation system, the city runs buses on a regular or continuous basis across the border into the municipality of Gatineau. It is not a large component of its transportation system. It is, in fact, a small component of its transportation system. However, it is regular and it is continuous. The city provides a daily service.

Because the transportation system crosses the border, the transportation system is a federal undertaking and therefore subject to the federal railway regime under both the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act.

The city's plans with the light rail system were originally to make it an integrated part of their overall transportation system. That plan of course is logical. It makes sense to have a coordinated transportation system.

The light rail system was intended to be an integrated part of the whole, which would make the light rail system a federal undertaking as well. Therefore, the light rail system would be subject to the federal regulatory regime.

That jurisdiction would make the city unique in Canada in the sense that no other urban light rail system in Canada is subject to the federal regulatory regime. It would also make the city somewhat unique in North America because other municipalities that operate and regulate urban light rail systems do so on their own. They are not subject to state, provincial or federal oversight jurisdiction.

That somewhat anomalous situation caused the city to consider carefully what they thought might be the most appropriate regulatory regime for the light rail system. What made the most sense for them was a regulatory regime consistent with or similar to other municipalities across Canada. They explored with Transport Canada the possibility of finding a way to avoid a dual system where both the city and the federal authorities would regulate together. That discussion led to the provision in Bill C-11 under consideration, which contemplates the possibility of a delegation agreement being entered into between federal authorities, under the authority of the minister and the city, where the city would be given the authority to regulate and administer the regulations applicable to the light rail system.

Those background circumstances have led to the city's interest in this particular part of the bill and explain why the city supports that particular provision.

In terms of outlining the rationale for that support, it is not solely because the city wants to be like every other municipality. The city sees substantive or persuasive reasons for going to a municipal regulatory model, and that is reflected by a number of points.

First, it occurs to the city that it would provide for greater regulatory efficiency and economies by reducing or eliminating the need for dual regulation. The city has the ability and legal authority to regulate its transportation systems. It already has an infrastructure and resources in place to regulate transit systems: It does so today. In addition to its bus transportation system the city also operates a heavy rail system, the O-Train. The city is

gère une partie du réseau de transport, a des autobus qui se rendent de façon régulière et continue à l'extérieur de la province, dans la municipalité de Gatineau. Ce n'est pas une grande partie de son réseau de transport. Il s'agit, en fait, d'une petite partie de son réseau de transport. Cependant, le service est régulier et continu. La ville offre un service quotidien.

Comme le réseau de transport traverse la frontière provinciale, il relève de la compétence fédérale et est donc assujéti à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le plan de la ville concernant le réseau de train léger prévoyait l'intégration de celui-ci à l'ensemble de son réseau de transport. Ce plan est bien sûr logique. Un réseau de transport coordonné est tout à fait pertinent.

Le réseau de train léger devait au départ faire partie intégrante de l'ensemble du réseau et aurait alors relevé également de la compétence fédérale. Ce réseau serait ainsi assujéti à un régime de réglementation fédéral.

Cela ferait d'Ottawa une ville unique au Canada, en ce sens qu'aucun autre réseau de train léger urbain au Canada n'est assujéti au régime de réglementation fédéral. La ville serait unique en Amérique du Nord parce que les autres municipalités qui exploitent et réglementent des réseaux de chemin de fer léger urbain le font de manière autonome. Elles ne sont pas assujéties à un organisme de surveillance de l'État, provincial ou fédéral.

Cette situation quelque peu anormale est à l'origine de la démarche entreprise par la ville pour établir quel régime de réglementation conviendrait le mieux au réseau de train léger. Ce qui avait le plus de sens, selon elle, était un régime de réglementation cohérent avec celui des autres municipalités canadiennes ou équivalent au leur. Elle a examiné avec Transports Canada la possibilité de trouver un moyen d'éviter un double réseau qui serait réglementé par les autorités municipales et fédérales. Cet examen a mené à l'adoption de la disposition du projet de loi C-11 à l'étude prévoyant la conclusion possible d'une entente de délégation entre les autorités fédérales, avec l'autorisation du ministre et de la ville, et qui donnerait à la ville le pouvoir de réglementer et d'administrer les règlements applicables au réseau de train léger.

Cela a amené la ville à s'intéresser à cette partie du projet de loi et explique pourquoi la ville appuie cette disposition en particulier.

Cet appui ne s'explique pas seulement par le fait que la ville souhaite être comme toutes les autres municipalités. La ville a des motifs justifiés ou probants pour l'établissement d'un modèle municipal de réglementation, et un certain nombre de points en font foi.

D'abord, la ville pourrait appliquer sa réglementation plus efficacement et faire des économies en réduisant ou en éliminant le besoin d'une double réglementation. La ville a la capacité et l'autorisation légale de réglementer ses réseaux de transport. Elle possède l'infrastructure et les ressources nécessaires à la réglementation de ces réseaux : elle le fait déjà. En plus de son réseau de transport par autobus, la ville exploite aussi un

already well equipped to adopt appropriate construction, engineering, operating and public safety standards that would apply to a light rail transit system. The city believes it would be not only an appropriate, but also an efficient regulator of this particular system.

I mentioned that the city is an appropriate authority. It has the legal capacity and authority, under its enabling legislation, to regulate passenger transportation systems of any kind or type. That regulation would extend to a light rapid transit system in addition to the transit systems it currently operates.

The city has all the necessary internal and external resources. The external resources that the city is able to call upon include its membership in various rail associations, which are meaningful in this context.

For example, it is a member of the American Public Transportation Association, APTA. All municipal transit systems in Canada are members of that association. It has been around for over 100 years. The association takes a responsible approach to transit systems: urban transit systems, public safety and public operations. It has a well-developed, sophisticated system of annual safety audits adopted by members of that association. The association is well staffed, well funded and well resourced. It is capable of carrying out safety audits and providing ongoing resources to its members such as new technology, public safety standard developments and sharing experiences with respect to operations of similar systems.

The city is also a member of other associations, the Canadian Urban Transit Association and the International Safe Transit Association, which provide for similar resources and similar support to transit authorities like this one.

The city also has access to external resources. In the light rapid transit project that had been contemplated, the city planned to work with experienced contractors that have built and operated light rapid transit systems in many different locations. The contractors would be able to provide the city with further expertise and resources it might need to properly construct and operate a system like this one.

A further rationale for the city's support of this particular provision of the bill and for a delegation arrangement is its observation that the federal regulatory regime is not designed to address urban light rapid transit systems. The city, because of its somewhat anomalous circumstances, would be the first urban light rapid transit system to be subject to federal regulation.

The current set of standards, regulations and rules under the federal regime are not designed for a light rapid system. New rules and standards would need to be adopted, administered and

réseau de chemin de fer lourd, le O-Train. La ville est déjà bien équipée pour adopter des normes appropriées de construction, d'ingénierie, d'exploitation et de sécurité publique qui pourraient s'appliquer au réseau de transport ferroviaire léger. Elle estime qu'elle serait non seulement un organe de réglementation approprié pour le réseau, mais qu'elle remplirait ce rôle efficacement.

J'ai mentionné que la ville est une autorité compétente. Elle a la capacité et l'autorité, en vertu de sa loi habilitante, de réglementer tout type de réseau de transport de passagers. Cette réglementation serait élargie au réseau de transport rapide et léger, en plus des réseaux de transport qu'elle exploite actuellement.

La ville a toutes les ressources internes et externes nécessaires. Parmi les ressources externes sur lesquelles la ville peut compter, mentionnons diverses associations ferroviaires dont elle fait partie et qui sont importantes dans ce contexte.

Par exemple, elle est membre de l'American Public Transportation Association (APTA). Tous les réseaux de transport municipaux au Canada sont membres de cette association. Elle existe depuis plus de 100 ans. L'association a une approche responsable des réseaux de transport : les réseaux de transport urbain, la sécurité publique et les activités relatives au public. Elle est dotée d'un système avant-gardiste et bien développé de vérifications de sécurité annuelles, adopté par les membres de cette association. L'association dispose du personnel, de fonds et de ressources suffisants. Elle peut mener des vérifications de sécurité et offrir des ressources permanentes à ses membres, comme l'élaboration de normes relatives aux nouvelles technologies et à la sécurité publique, ainsi que le partage des expériences concernant l'exploitation de réseaux semblables.

La ville fait aussi partie d'autres associations, l'Association canadienne du transport urbain et l'International Safe Transit Association, qui offrent des ressources et un soutien similaires aux commissions de transport comme la sienne.

La ville peut également compter sur des ressources externes. Dans le cadre du projet de transport rapide et léger qui a été envisagé, la ville avait prévu travailler avec des entrepreneurs expérimentés qui ont construit et exploité des réseaux de transport rapides à maints endroits. Les entrepreneurs seraient en mesure d'offrir à la ville l'expertise et les ressources supplémentaires dont elle pourrait avoir besoin pour construire et exploiter adéquatement un réseau comme celui-ci.

De plus, parce qu'elle a observé que le régime de réglementation fédéral n'a pas été conçu pour les réseaux de transport rapide et léger, la ville appuie cette disposition spéciale du projet de loi et l'entente de délégation. La ville, par sa situation plutôt inusitée, aurait le premier réseau de transport rapide et léger assujéti à la réglementation fédérale.

L'ensemble actuel de normes, de règlements et de règles en vertu du régime fédéral n'a pas été élaboré pour un réseau de transport rapide et léger. Il faudra que des règles et des normes

enforced. The city's view is that it would make most sense if the city were to set up that regime that rather than to engage the federal administrative regime to do that.

We can go into more detail in terms of the city's current planning or the planning that had developed to the point when the project was cancelled. This planning illustrates the city's diligence and thoroughness in terms of the engineering and construction standards to be adopted and the regulatory framework to be adopted to ensure appropriate standards and public safety interests were properly addressed. We can perhaps best address that information through question and answer, if that is what the committee would prefer.

I will conclude by saying that the city had not yet fully developed the terms of a delegation agreement contemplated between the city and the Minister of Transport at the time the previous north-south light rapid transit system was cancelled. However, we had started a framework for a delegation agreement and we are prepared to sit down with Transport Canada and ensure that within that delegation agreement, appropriate terms and principles relating to ongoing public safety, and operating and construction standards, would be addressed.

We would pursue that in the future should the city decide to proceed at some point with some kind of light rapid transit project. At this time, that is uncertain, but it is a possibility.

With that, I will conclude. My colleagues and I are open for questions.

Senator Munson: Is the O-Train now under the Railway Safety Act?

Mr. Shouldice: The current O-Train is subject to the federal regulation, both the Railway Safety Act and the Canada Transportation Act.

Senator Munson: We are always concerned about safety at the committee. Are the standards of the American Public Transportation Association similar, better or tougher than the Railway Safety Act? I understand you will come under this new American association.

Mr. Shouldice: We have not done a rigorous comparative analysis between the American Public Transportation Association standards and the federal standards, perhaps for a couple of reasons. As I mentioned, the current federal standards are not designed to address a light rapid transit system.

Senator Munson: Can you tell me why?

Mr. Shouldice: First, there is an absence of applicable standards. The current federal standards are intended to address conventional heavy-rail systems. The federal system has not needed to address urban light rapid transit yet, so it has not needed to adopt specific standards for a light rail system yet. It is more a case of the standards currently not being there.

The other observation is that most light rapid transit systems develop, to some extent, their own unique set of standards. Each light rapid transit system is a little different than another. They

nouvelles soient adoptées, administrées et appliquées. La ville croit qu'elle devrait établir elle-même ce régime, au lieu de laisser le régime administratif fédéral s'en charger.

Nous pouvons fournir davantage de renseignements sur le plan actuel de la ville ou le plan qui avait été élaboré jusqu'à l'annulation du projet. Cette planification illustre la diligence et la rigueur de la ville relativement aux normes d'ingénierie et de construction, ainsi qu'au cadre réglementaire à adopter pour s'assurer que les normes appropriées et les intérêts canadiens en matière de sécurité sont bien pris en compte. Si c'est ce que le comité souhaite, nous pourrions répondre à leurs questions à ce sujet.

J'ajouterai ce qui suit pour conclure. La ville n'avait pas achevé la formulation des clauses d'une entente de délégation envisagée entre elle et le ministre des Transports au moment où le projet précède du réseau de transport rapide et léger nord-sud a été annulé. Toutefois, nous avons commencé à élaborer un cadre pour une entente de délégation et nous sommes prêts à discuter avec Transports Canada pour que cette entente tienne compte des conditions et des principes liés à la sécurité permanente du public, ainsi que des normes d'exploitation et de construction.

Nous poursuivrons sur cette lancée si la ville décide un jour de réaliser un projet de transport léger rapide. La réalisation d'un projet de ce type est aujourd'hui incertaine, mais possible.

Voilà. Mes collègues et moi sommes prêts à répondre à vos questions.

Le sénateur Munson : Est-ce que le O-Train est assujéti à la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Shouldice : Le O-Train est assujéti à la réglementation fédérale, soit la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le sénateur Munson : Nous, du comité, sommes toujours préoccupés par la sécurité. Les normes de l'American Public Transportation Association sont-elles semblables, meilleures ou plus strictes que la Loi sur la sécurité ferroviaire? J'ai cru comprendre que vous ferez partie de cette nouvelle association américaine.

M. Shouldice : Nous n'avons pas fait une analyse comparative rigoureuse entre les normes de l'American Public Transportation Association et les normes fédérales, pour certaines raisons probablement. Comme je l'ai mentionné, les normes fédérales actuelles n'ont pas été créées pour un réseau de transport léger et rapide.

Le sénateur Munson : Pouvez-vous me dire pourquoi?

M. Shouldice : D'abord, il n'existe pas de normes applicables. Les normes fédérales actuelles visent les réseaux de chemin de fer lourd. Le système fédéral n'a pas encore eu à s'occuper de transport urbain rapide et léger, il n'a donc pas eu à adopter de normes spécifiques en ce sens. Il s'agit davantage d'une question liée à l'absence de normes.

Nous avons également remarqué que la plupart des réseaux de transport rapide et léger ont élaboré, dans une certaine mesure, leur propre ensemble de normes. Chaque réseau de transport léger

have a lot of common standards, but each urban system uses a somewhat different technology and operates in somewhat of a different environment. Therefore, the standards are not entirely the same across the board.

Senator Munson: In your presentation, you talk about the future. As transportation people, and since we are talking so much about the environment these days, does it not make a lot more sense today to construct a light rapid transit system? Even though some money was withheld recently, should you not sit down and do all your planning, even though city council voted against it? I can never understand why they did; we are in the day and age where it is a no-brainer that we should have this kind of system.

Mr. Shouldice: That observation is fair. That was one of the factors that the city applied when it first adopted a light rapid transit system. Undoubtedly, it will continue to be a factor that the current city council and mayor will take under consideration. It is one of the reasons why light rapid transit is still under consideration by the city.

Senator Munson: How do the officials feel about it?

Barry Townsend, Manager, Light Rail Implementation Division, City of Ottawa: Currently, a task force will report back to the mayor on transportation within the city. We are undertaking a review of the official plan over the next 18 months. All of that work will give us guidance as to what we would use in our transportation in the future.

Senator Munson: We have listened to a lot of testimony on Bill C-11 dealing with reasonable amounts of noise by CN and other rail lines. Can you tell us what kind of dispute mechanisms we would put into place for a city if Bill C-11 passes under its present form?

Mr. Shouldice: First, the city currently deals with the noise complaint situations with its bus and O-Train operations. It has a process and a protocol that it applies. That same process and protocol would apply to the light rapid transit system, should that be adopted.

The city is responsive to noise considerations. I will defer to my colleagues to describe further the protocol that is in place. I am not sure it is a particularly formal one. I think the process is more informal by which the city responds in a prompt and diligent manner to complaints it receives.

In going forward and planning the light rapid transit system, noise was part of the consideration in terms of the technology chosen. The city is aware of the noise factor — it must be addressed with any system one adopts.

Mr. Townsend: Within the design and construction aspect of a project, we always enter into an environmental assessment. Noise is a factor that is reviewed through any environmental assessment for a project. We look at various mitigation measures and we listen proactively to the concerns of the public.

diffère un peu des autres. Ils ont beaucoup de normes communes, mais la technologie et l'environnement de chaque réseau urbain diffèrent. C'est pourquoi les normes ne sont pas tout à fait les mêmes partout.

Le sénateur Munson : Dans votre exposé, vous parlez de l'avenir. Étant donné que vous êtes membre du personnel du transport, et parce que l'environnement est aujourd'hui au cœur des préoccupations, n'est-il pas beaucoup plus logique aujourd'hui de construire un réseau de transport rapide et léger? Bien que des fonds aient été refusés dernièrement, ne devriez-vous pas vous remettre au travail et achever votre planification, même si le conseil de ville a voté contre? Je n'arrive pas à comprendre pourquoi ils l'ont fait. À notre époque, il ne fait plus aucun doute que nous avons besoin de ce type de réseau.

M. Shouldice : Cette observation est juste. C'est l'un des facteurs pris en compte par la ville lorsqu'elle a d'abord voté en faveur du réseau de transport rapide et léger. Il va sans dire qu'il s'agit là d'un facteur que le conseil de ville et le maire actuels continueront de prendre en considération. C'est une des raisons pour laquelle le transport rapide et léger est encore un projet examiné par la ville.

Le sénateur Munson : Qu'en pensent les fonctionnaires?

Barry Townsend, gestionnaire, Division de la mise en œuvre du train léger, Ville d'Ottawa : Un groupe de travail présentera un rapport au maire sur le transport dans la ville. Nous entreprenons un examen du plan officiel au cours des 18 prochains mois. Tout ce travail nous aidera à choisir nos futurs modes de transport.

Le sénateur Munson : Nous avons entendu beaucoup de témoignages sur le projet de loi C-11 concernant les niveaux de bruit raisonnables produit par les voies ferrées, dont celles du CN. Pouvez-vous nous dire quels types de mécanismes de règlement des différends pourraient être mis en place pour une ville si le projet de loi C-11 était adopté dans sa version actuelle?

M. Shouldice : Tout d'abord, la ville s'occupe actuellement de plaintes à propos du bruit lié à ses services d'autobus et du O-Train. Elle prévoit et applique un processus et un protocole. Ces mêmes processus et protocole s'appliqueraient au réseau de transport léger rapide, s'il était adopté.

La ville est sensible aux questions de bruit. Je vais laisser à mes collègues le soin de décrire le protocole en place. Je ne suis pas certain que ce protocole soit officiel. Je crois qu'il s'agit d'un processus plutôt informel par l'intermédiaire duquel la ville répond avec rapidité et diligence aux plaintes reçues.

Dans l'avenir, la planification d'un réseau de transport rapide et léger devait tenir compte du bruit et choisir la technologie en conséquence. La ville est au courant du facteur de bruit — il doit être maîtrisé peu importe le système adopté.

M. Townsend : Le volet de conception et de construction d'un projet comprend toujours une évaluation environnementale. Le bruit est un facteur pris en compte dans toute évaluation environnementale d'un projet. Nous pensons à diverses mesures d'atténuation et écoutons de façon proactive les préoccupations du public.

For example, in the plan that we had for the north-south light rail, we proposed noise barriers in some locations. We actively follow that. I believe Mr. Jensen has a protocol in place on the operations side.

John Jensen, Manager, Transit Support, City of Ottawa: On the operations side, we are always cognizant of the noise bylaw in the City of Ottawa, which governs noise within the city for all use types. Then we have the political process in place, where citizens can approach their councillors. There are a number of opportunities for citizens to be protected in terms of noise.

Senator Munson: Can a city such as Ottawa or other cities that we have seen — for example, Vancouver — operate, build or expand a light rapid transit system without federal money? Does cost always need to be a three-way split to build these things? Can the city design and build something on their own without coming to Parliament Hill or to the government of the day to seek money to build or expand? I am thinking of Calgary, Montreal, Vancouver and all these other cities that have these systems.

Mr. Shouldice: Theoretically, it is not absolutely necessary. Practically, I think that is another question. As some of you probably observed over the last five to six years, we have seen somewhat of an advent of public-private partnerships in this country. Some of those partnerships are used as a model to support urban transportation projects.

Under those models, private money is introduced into the equation. It is conceivable that in one of those arrangements, because of these other sources of financing that may come into play, federal money may not be required. We will see. Time will tell.

Senator Zimmer: Mr. Shouldice, for the historians here, I want to mention the fact that in 1973, when I went to the Canadian Football League games in Ottawa, Hap Shouldice sat right behind me. He was the Referee-in-Chief for Canada. It was great to sit near him because he would make every call before the referees did. I know they have a reunion every five years. When you do, would you please pass on my best regards to his family?

Second, I will never go duck hunting with Senator Munson because he picks off all the questions.

In clauses 35 to 42 of this bill, would it make it easier for the municipal government to secure former railway rights of way for passenger services? Are there other railway rights-of-way that the City of Ottawa would wish to acquire for passenger rail service?

Par exemple, dans un plan que nous avions pour le chemin de fer léger nord-sud, nous avons proposé des barrières antibruit à certains endroits. Nous suivons cela de près. Je crois que M. Jensen a prévu un protocole en ce qui concerne la prestation des services.

John Jensen, gestionnaire, Soutien au transport en commun, Ville d'Ottawa : En ce qui concerne la prestation des services, nous sommes toujours au courant du règlement municipal sur le bruit de la Ville d'Ottawa, qui régit le bruit de toute origine dans la ville. Un processus politique est également en place, qui permet aux citoyens d'entrer en contact avec leurs conseillers. Plusieurs possibilités s'offrent aux citoyens qui veulent se protéger du bruit.

Le sénateur Munson : Est-ce qu'une ville comme Ottawa ou d'autres villes, Vancouver par exemple, exploitent, construisent ou développent un réseau de transport rapide et léger sans aide financière fédérale? Est-ce que les coûts liés à la construction de ces réseaux doivent toujours être partagés en trois? Une ville peut-elle concevoir et construire quelque chose seule, sans avoir à demander de l'argent sur la Colline parlementaire ou au gouvernement en place pour construire ou développer un réseau? Je pense à Calgary, Montréal, Vancouver et toutes ces villes qui ont de tels réseaux.

M. Shouldice : En théorie, ce n'est pas absolument nécessaire. En pratique, je crois que c'est différent. Certains d'entre vous ont probablement observé au cours des cinq à dix dernières années ce qui semble être l'apparition des partenariats publics privés dans ce pays. Certains de ces partenariats servent de modèle d'aide financière aux projets de transport urbain.

Selon ces modèles, l'argent du privé est intégré à l'équation. Il est possible que dans l'un de ces partenariats, en raison des autres sources de financement qui peuvent entrer en jeu, l'argent du fédéral soit nécessaire. Nous verrons bien. Le temps saura nous le dire.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Shouldice, au profit de ceux qu'intéresse l'histoire ici, j'aimerais mentionner qu'en 1973, lorsque j'ai assisté aux matchs de la Ligue canadienne de football à Ottawa, Hap Shouldice se trouvait près de moi. Il était arbitre en chef pour le Canada. C'était formidable d'être assis près de lui parce qu'il annonçait chaque décision avant que les arbitres ne le fassent. Je sais qu'ils se réunissent tous les cinq ans. Lorsque cette réunion aura lieu, pouvez-vous transmettre mes sincères salutations à sa famille?

J'aimerais aussi mentionner en second lieu que je n'irai jamais à la chasse aux canards avec le sénateur Munson, parce qu'il saisit toutes les questions au vol.

Les articles 35 à 42 de ce projet de loi permettront-ils au gouvernement municipal d'obtenir plus facilement d'anciennes emprises ferroviaires pour les services de transport de passagers? Y a-t-il d'autres emprises ferroviaires que la Ville d'Ottawa voudrait acquérir pour offrir des services de transport de passagers par train?

Mr. Shouldice: I will undertake to get back to you with the answer to that question. I would need to consult with the city and I am not sure my colleagues necessarily know.

I can tell you that under the project that had been considered previously, the north-south rail project, the city had acquired the necessary rights-of-way. I do not believe any further rights-of-way were contemplated. As the city looks forward and continues to consider its options — and that may include an east-west project or other different projects — it is possible the city may need to acquire other rights-of-way. However, at this point I am not familiar with exactly what their requirements may be.

Senator Zimmer: Can you let the committee know what you find out?

Are there any areas in this bill where you would recommend the committee make amendments?

Mr. Shouldice: No, the city is pleased with the bill in its current form and has no requirements for any further modifications or amendments, and has no proposals for any additions or any other modifications.

Senator Merchant: My question is not precisely in your area, but this seems to be an issue of passing authority over the rail lines and others in similar circumstances. My concern is that there might be some unintended consequences of these changes. I come from Saskatchewan. Will these changes in the bill affect short line railroads? Will there be an impact upon the largely farmer-owned grain transportation system?

Mr. Shouldice: From my perspective, I do not think the changes will have those sorts of implications. They are not anything the city had contemplated resulting from this amendment. I am sure others who considered the bill and drafted the bill are more equipped to respond to that question.

This particular provision was intended to address what are unique and anomalous circumstances. It is not to say that this provision cannot possibly be applied at some point in the future to some other circumstance, but the safeguard that is built in is that it can be applied only with the minister's authority. It can be applied only after careful deliberation and consideration of the circumstances at hand.

Senator Merchant: This seems to be a jurisdictional kind of change. The people who operate a short railway line outside Ogema have been involved with that change. They are now dealing with the federal government. If the provincial government and municipal governments get into the act, will that complicate the circumstances? Sometimes there are unintended consequences when changes are made to a bill.

M. Shouldice : Je vais tenter de trouver une réponse à cette question et je vous en ferai part. Je devrai me renseigner auprès de la ville et je ne suis pas certain que mes collègues soient nécessairement au fait.

Je peux vous dire qu'en ce qui concerne le projet qui avait été envisagé antérieurement, soit le projet de chemin de fer nord-sud, la ville avait acquis les emprises ferroviaires nécessaires. Je ne crois pas que l'obtention d'autres emprises ait été envisagée. À mesure que la ville ira de l'avant avec ce projet et qu'elle continuera d'envisager des options — ce qui peut inclure un projet est-ouest ou d'autres projets — il se peut qu'elle ait besoin d'obtenir d'autres emprises ferroviaires. Toutefois, à ce stade-ci, je ne peux vous dire vraiment en quoi consistent leurs exigences.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous communiquer ces renseignements au comité lorsque vous les aurez en main?

Y a-t-il des éléments du projet de loi que vous aimeriez que le comité modifie?

M. Shouldice : Non, la ville est satisfaite de l'actuel projet de loi et ne souhaite pas que d'autres modifications ou amendements soient apportés au projet de loi. Elle ne propose aucun ajout, ni aucune autre modification à ce projet de loi.

Le sénateur Merchant : Ma question ne relève pas vraiment de votre domaine d'expertise, mais il semble y avoir un problème au niveau de la passation des pouvoirs concernant les lignes de chemin de fer et autres éléments dans des cas semblables. Ma préoccupation est que ces changements pourraient avoir des répercussions non souhaitées. Je viens de la Saskatchewan. Est-ce que les changements prévus dans le projet de loi auront un impact sur les chemins de fer s'étendant sur de courtes distances? Auront-ils une incidence sur le réseau de transport du grain qui appartient principalement aux exploitants agricoles?

M. Shouldice : Selon ce que j'en sais, je ne crois pas que les changements entraîneront ce genre de répercussions. Ils ne font pas partie des éléments qu'a étudiés la ville en ce qui concerne cette modification. Je suis certain que ceux qui ont prévu et rédigé le projet de loi sont mieux placés que moi pour répondre à cette question.

Cette disposition spécifique vise des situations qui sont particulières et qui présentent un caractère inhabituel. Cela ne veut pas dire que la disposition ne pourra pas être utilisée ultérieurement pour une situation donnée, différente de celle prévue au départ, mais le fait qu'elle puisse être uniquement appliquée avec l'approbation du ou de la ministre constitue un mécanisme de protection en ce sens. On peut recourir à cette disposition seulement après que des délibérations et des réflexions approfondies aient eu lieu.

Le sénateur Merchant : Il semble que ce soit un changement de nature juridictionnelle. Les exploitants d'un petit chemin de fer à l'extérieur d'Ogema ont été touchés par ce changement. Ils doivent maintenant transiger avec le gouvernement fédéral. Si le gouvernement provincial et les administrations municipales s'en mêlent, cela ne risque-t-il pas de rendre la situation plus complexe? Il arrive parfois que les modifications apportées à un projet de loi aient des répercussions inattendues.

Mr. Shouldice: It is a fair and appropriate question. My understanding in terms of the process that has been followed by the Transport Canada officials, its legal advisers and others, is that they carefully considered all the upstream, downstream and cross implications of a provision like this. Again, I feel the appropriate safeguards have been built in. As long as the provision is applied with prudence and diligence, there should not be any unintended consequences.

Senator Mercer: As a one-time resident of Ottawa and as someone who still owns a home here, I have all kinds of transportation questions but I will try to stick to the agenda.

I want to go back to Senator Munson's first question because I do not think we received an answer. Should we not really know now, before we go any further, if the standards of the American Public Transportation Association are as good as, or better than, the Railway Safety Act?

Mr. Shouldice: That is a fair question as well and I will explain and perhaps elaborate.

I maybe should have been more assertive in saying that the American Public Transportation Association standards are better in the sense that they have been adopted over many years to address light rapid transit systems. As I mentioned before, the current federal regime does not address light rapid transit systems because it has never needed to.

From that perspective, the standards that the city would look to as a base for the standards they would adopt would certainly be better. That is not to say that the federal authorities, the Transport Canada officials, are not capable of developing their own standards and addressing light rapid transit. It is only a case that they have not, to date. In terms of deciding who the most appropriate authority is to adopt those standards, the city's view is that the city, as the appropriate authority, makes the most sense for the reasons we described before. Other cities have, and this city should be just as capable.

Senator Mercer: I understand that, but I envisage a time in the future where something goes wrong. There was an accident on the Toronto Transit Commission, TTC, recently where a worker was killed and other public railways have had other accidents in the country — none of them major of course.

My concern is if we have an incident, and safety is called into question, then the transit company, whether it is OC Transpo, the TTC or, if we ever get a rail network in Halifax, the Halifax Regional Authority, says they have referred to the American Public Transportation Association safety rules. They will then look to the government and say that those are rules that the government did not adopt itself. It is like buying this information off the shelf instead of doing the work ourselves. I am concerned we have not given those rules the acid test that applies to Canadian standards. I am not saying they are wrong. We have not

M. Shouldice : Vous soulevez là une question juste et pertinente. Ce que je comprends du processus ayant été suivi par les fonctionnaires, les conseillers juridiques et autres intervenants de Transports Canada, c'est qu'ils ont envisagé soigneusement toutes les répercussions transversales, en aval et en amont d'une disposition comme celle-là. Encore une fois, je crois que les mesures de protection appropriées ont été mises en place. Tant que la disposition est appliquée avec prudence et diligence, il ne devrait pas y avoir de conséquences indésirables.

Le sénateur Mercer : Ayant déjà habité Ottawa, et ayant toujours une propriété dans cette ville, plusieurs questions concernant le transport me sont venues à l'esprit, mais je vais essayer de m'en tenir à l'ordre du jour.

Je voudrais revenir sur la première question posée par le sénateur Munson parce que je ne crois pas que nous ayons obtenu une réponse à cet égard. Ne devrions-nous pas savoir, avant d'aller plus loin, si les normes de l'American Public Transportation Association sont aussi bonnes, voire meilleures, que celles de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Shouldice : Il s'agit également d'une autre question pertinente. Je vais vous expliquer, et même tenter d'élaborer.

J'aurais peut-être dû affirmer avec plus de conviction que les normes de l'American Public Transportation Association sont meilleures si l'on prend en considération le fait qu'elles ont été adoptées depuis bon nombre d'années pour résoudre la question des réseaux de transport léger et rapide. Comme je l'ai mentionné auparavant, le régime fédéral actuel ne vise pas les réseaux de transport léger et rapide parce que cela n'a jamais été nécessaire.

Dans cette optique, les normes que la ville souhaiterait avoir pour base seront sans doute de meilleures normes en ce qui la concerne. Cela ne veut pas dire que les autorités fédérales, les fonctionnaires de Transports Canada, ne sont pas capables d'élaborer leurs propres normes et de s'occuper du transport léger et rapide. C'est simplement qu'ils ne l'ont pas fait jusqu'ici. Pour ce qui est de déterminer quelle autorité est la mieux placée pour adopter ces normes, la ville estime que c'est elle, pour les raisons mentionnées préalablement. D'autres villes l'ont fait, et cette ville devrait en être tout aussi capable.

Le sénateur Mercer : Je comprends cela, mais je songe à un moment dans l'avenir où quelque chose pourrait tourner mal. Un accident est survenu dernièrement à la Toronto Transit Commission, ou TTC, et un travailleur a été tué. D'autres chemins de fer publics ont eu leur lot d'accidents dans le pays — aucun d'entre eux n'ayant été majeur, bien sûr.

Je crains que si un accident survient et que la sécurité soit en cause, la société de transport, qu'il s'agisse de la Commission de transport d'Ottawa-Carleton, du TTC ou, si nous obtenons un jour un réseau à Halifax, de l'organisme responsable de cette ville, dise qu'elle s'en est remise aux règles de sécurité de l'American Public Transportation Association. On se tournera alors vers le gouvernement et on dira que ce sont des règles que le gouvernement n'a pas adoptées lui-même. C'est comme si l'on achetait une trousse d'information à la boutique du coin au lieu de colliger soi-même les renseignements nécessaires. Je me

had someone tell us that the comparison works in Canadian terminology, or maybe we should ask the federal Department of Transport to come back with rules and regulations that either mirror or are better than the American Public Transportation Association.

Mr. Shouldice: First, I mentioned that the American association rules are only a base from which the city will work. The city will, in a rigorous way, adopt its own standards and rules, as other municipalities in Canada have — Vancouver, Edmonton and Calgary. Those cities have adopted their own set of engineering standards, construction standards, operating standards, public safety rules, requirements and so forth. They did so in relation to the particular system that they operate in and the particular environment in which they operate. Each municipality, such as the City of Ottawa, is a public body that is accountable to the public, and is experienced at the mandate and the responsibility that it has to the public in making sure that the right rules and standards are adopted. Hopefully, that is what would give you the necessary comfort and confidence that the right standards and rules will be adopted.

The second observation is that in the delegation agreement that would exist between Transport Canada and the city, there is the ability to have mechanisms in place that would give Transport Canada ongoing visibility into the standards that are ultimately adopted and applied by the city.

Senator Mercer: One provision that some people have expressed a concern about is under the complaints and investigations provisions where it talks about the agency and reasonable noise and vibration provisions. As an operator of a light rail transit, are you concerned that this provision is too open-ended? If I live next to the O-Train and I am a chronic complainer who makes unreasonable demands, could this provision be used to force Ottawa transit to make changes that are perhaps unreasonable and may be unnecessary and obviously costly?

Mr. Shouldice: I do not think so. Maybe in theory, delegating to the city the authority to adopt its own standards and rules gives the city an open-ended discretion to do what it wants, and maybe that translates into potentially lower standards when it comes to noise levels. The reality will be that, because the city already regulates a transit system and because it is a public body accountable to the public, and must respond to the citizens and to public complaints, the city has a need to be rigorous to ensure that appropriate noise standards are followed, as we outlined earlier. In fact, if the city moves forward with a light rapid system, as a basic point, that should be positive to overall noise levels. A light rapid transit system

préoccupe du fait que nous n'ayons pas utilisé le même processus rigoureux pour ces règles que celui qui est utilisé dans le cas des normes canadiennes. Je ne dis pas que ces règles ne sont pas bonnes. Par exemple, personne ne nous a encore assuré que la terminologie employée était comparable à celle du Canada, ou encore, peut-être devrions-nous demander au ministère des Transports de venir nous présenter des règles et règlements qui seraient comparables à ceux de l'American Public Transportation Association, sinon meilleurs qu'eux.

M. Shouldice : D'abord, j'ai mentionné que les règles de l'association américaine ne constituent qu'une base à partir de laquelle la ville poursuivra son travail. La ville adoptera ses propres normes et règles en suivant un processus rigoureux, tout comme l'ont fait d'autres villes au Canada, par exemple Vancouver, Edmonton et Calgary. Ces villes ont adopté leurs propres normes d'ingénierie, de construction et d'exploitation, leurs propres règles et exigences en matière de sécurité publique, et cetera. Elles l'ont fait en tenant compte du système particulier qu'elles exploitent et de l'environnement particulier dans lequel se déroulent les activités. Chaque municipalité, notamment la Ville d'Ottawa, est un organisme public qui doit rendre des comptes à la population et a de l'expérience en ce qui concerne ce mandat et sa responsabilité envers le public et fait en sorte que les bonnes règles et normes soient adoptées. Ceci devrait, espérons-le, réussir à vous rassurer sur la pertinence des normes et des règles qui seront adoptées.

La deuxième observation est que l'entente relative à la délégation des pouvoirs conclue entre Transports Canada et la ville prévoit la mise en place possible de mécanismes permettant à Transports Canada d'être constamment au fait des normes qui seront adoptées et appliquées par la ville.

Le sénateur Mercer : L'un des points ayant soulevé des inquiétudes est celui ayant trait aux dispositions sur les plaintes et enquêtes et les passages où il est question de l'organisme et du bruit et des vibrations pouvant être considérés raisonnables. À titre d'exploitant d'un réseau de transport léger, craignez-vous que cette disposition ne soit trop évasive? Par exemple, si je demeure près du O-Train et que je me plains constamment en faisant des demandes déraisonnables, est-ce que cette disposition pourrait obliger la commission des transports d'Ottawa à effectuer des changements pouvant être déraisonnables, non nécessaires et de toute évidence coûteux?

M. Shouldice : Je ne crois pas. Peut-être en théorie, mais le fait de permettre à la ville d'adopter ses propres normes et règles lui confère également le pouvoir de faire ce qu'elle souhaite à cet égard, et pourrait se traduire en normes moins élevées en ce qui concerne les niveaux de bruit. Dans les faits, étant donné que la ville réglemente déjà un réseau de transport et qu'elle est un organisme qui doit rendre des comptes à la population, qui doit réagir aux plaintes des citoyens et du public, elle devra faire preuve de rigueur et veiller au respect de normes appropriées en matière de bruit, comme nous l'avons mentionné précédemment. En fait, si la ville décide d'aller de l'avant avec son système de transport urbain léger et rapide, cela ne pourra, somme toute,

will be less noisy than the bus or O-Train system. From a big-picture perspective, the effect on noise levels should be positive.

Senator Mercer: Would it be less noisy than the VIA Rail system that currently goes through some residential neighbourhoods, such as Billings Bridge?

Mr. Shouldice: I would only speculate that it would. We have not done a comparative analysis, but it seems logical that it would.

The Deputy Chairman: In the Gatineau situation, the transit system crosses borders. Otherwise you would be like all those other cities such as Vancouver and Toronto. It opens the door for Lloydminster and Flin Flon to govern their own cross-border and light rapid transit system.

If there are no other questions, I thank the witnesses. I think all senators appreciated this session. As a matter of fact, I did not know this provision was in the act.

Mr. Shouldice: Thank you for the opportunity.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, May 9, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:17 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the chair.

[English]

The Chairman: Tonight, we have on our agenda Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

We have with us, from Air Canada, Joseph Galimberti, director of government relations. From WestJet, we have with us Mr. Mike McNaney, who is vice-president government relations. Welcome to our committee, gentlemen. We will hear from you first, and then I am sure honourable senators will have questions to ask you.

Mike McNaney, Vice-President, Government Relations, WestJet: Thank you for the opportunity to appear before you this evening. WestJet is the small, polite, western-based airline. Beside me is Joseph Galimberti from an airline, the name of which escapes me, but I think it is fairly well-known across the country.

We are here today to speak to you about clause 27 of Bill C-11. Clause 27 makes it mandatory for air carriers to include all the various taxes and fees in the advertised price of our airfare,

qu'avoir des effets positifs en ce qui concerne les niveaux de bruit. Un réseau de transport rapide et léger sera par définition moins bruyant qu'un réseau de transport par autobus ou le O-Train. Dans l'ensemble, les répercussions sur les niveaux de bruit devraient s'avérer positives.

Le sénateur Mercer : Sera-t-il moins bruyant que le réseau de VIA Rail qui traverse déjà certains quartiers résidentiels à l'heure actuelle, comme celui de Billings Bridge?

M. Shouldice : Je ne peux que présumer qu'il le sera. Nous n'avons pas fait d'analyse comparative, mais il apparaît logique qu'il sera moins bruyant.

Le vice-président : Dans le cas de Gatineau, le réseau de transport franchit des frontières provinciales. Si ce n'était de cela, vous seriez comme toutes les autres villes, par exemple Vancouver ou Toronto. Cette situation présente donc une possibilité également pour Lloydminster et Flin Flon concernant la régie de leur propre réseau de transport urbain léger et rapide.

Si personne n'a d'autres questions, je voudrais remercier les témoins. Je crois que tous les sénateurs ont apprécié cette séance. En fait, je ne savais pas que cette disposition figurait dans la loi.

M. Shouldice : Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole devant votre comité.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 9 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 17 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Ce soir, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons M. Joseph Galimberti, directeur des relations gouvernementales à Air Canada, et M. Mike McNaney, vice-président des relations gouvernementales chez WestJet. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au comité. Nous allons commencer par vos exposés, puis les honorables sénateurs auront sûrement des questions à vous poser.

Mike McNaney, vice-président, Relations gouvernementales, WestJet : Je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître ce soir. WestJet est le petit transporteur aérien poli de l'Ouest. À côté de moi se trouve Joseph Galimberti, d'une ligne aérienne dont le nom m'échappe, mais qui semble être assez bien connue aux pays.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler de l'article 27 du projet de loi C-11. Cet article oblige les transporteurs aériens à inclure tous les frais et taxes divers dans le prix d'un billet d'avion

the so-called all-in advertising provision. Our concerns about clause 27 stem from the unavoidable fact that the advertising of airplane tickets in this country falls under multiple jurisdictions. It involves federal and provincial governments, as well as international practice.

Because this is a multi-jurisdictional issue, a series of unintended consequences that will occur if clause 27 is legislated as currently worded. These consequences will ensure the proposed legislation does not improve consumer protection and will place Canadian carriers at a disadvantage when selling seats on our own aircraft.

I shall focus my comments on the domestic situation, and Mr. Galimberti will cover off the broader implications. Both domestic and international implications of this clause apply to both carriers.

In Canada, there are basically two groups that advertise plane tickets — the airlines themselves and travel agents. The federal government regulates how the air carriers can advertise. We are currently allowed to advertise the base fare itself, that is, the actual dollar amount of cash we take in for providing a service. The provincial governments regulate how travel agents advertise plane tickets. Ontario and Quebec require travel agents in those provinces to undertake all-in advertising. In the other eight provinces, travel agents are allowed to advertise the same way that we currently advertise — that is, they are able to put the base fare in their advertisement. That means that currently federal practice is consistent with eight out of 10 provinces.

If Bill C-11 is passed, requiring all-in advertising by the airlines, federal law will become consistent with Ontario and Quebec but, by definition, will become inconsistent with the other provinces. In those other provinces, travel agents will continue to do base advertising. What this means for us is that, if Bill C-11 is passed with the current wording in clause 27, we will find ourselves in the unique situation where travel agents will be able to advertise seats on our aircraft at a lower price than we can legally advertise those exact same seats. That is a bit of a change in the commercial relationship that we currently have with travel agencies.

Airlines have spent billions of dollars in capital expenditure and investment over the past several years to provide the service, build up their fleet and bear the business risk that goes with operating an air carrier. In a broader context, passage of clause 27 will require the same airline to advertise at a higher price than a third-party intermediary.

Further complicating the situation is the fact that we do pay commissions to travel agents when they sell seats on our airplanes. Right now, for WestJet, that is a base commission of 9 per cent.

If the bill is passed, we will have carriers advertising at a higher price. When the travel agent makes the booking, in addition to their lower advertised sale price, we will also be paying a

annoncé, c'est-à-dire à faire de la publicité de type « tout inclus ». Nos préoccupations au sujet de l'article 27 découlent du fait inévitable que la publicité sur les tarifs aériens au Canada relève de plusieurs paliers, soit les gouvernements fédéral et provinciaux, et des pratiques internationales.

Pour cette raison, l'article 27, s'il est adopté dans sa forme actuelle, aura plusieurs conséquences non intentionnelles. L'adoption de cet article n'améliorera pas la protection des consommateurs et désavantagera les transporteurs canadiens dans la vente de sièges à bord de leurs propres avions.

Pour ma part, je vous exposerai la situation au Canada, alors que M. Galimberti traitera des conséquences plus vastes. L'article aura des répercussions tant sur le plan national qu'international pour les deux transporteurs.

Au Canada, il y a essentiellement deux groupes qui font de la publicité sur les billets d'avion — les transporteurs aériens et les agents de voyage. Le gouvernement fédéral réglemente la publicité que font les transporteurs aériens. Nous avons actuellement le droit d'annoncer les tarifs de base, c'est-à-dire le montant réel en dollars que nous pouvons recevoir pour un service rendu. Les gouvernements provinciaux réglementent la publicité que font les agents de voyage sur les billets d'avion. L'Ontario et le Québec exigent que les agents de voyage fassent de la publicité de type « tout inclus ». Dans les huit autres provinces, les agents de voyage ont le droit de faire leur publicité de la même façon que nous; autrement dit, ils peuvent annoncer le tarif de base. Cela veut donc dire qu'à l'heure actuelle, la pratique fédérale est conforme à celle de huit provinces sur dix.

Si le projet de loi C-11 est adopté, et que les transporteurs aériens doivent inclure tous les frais dans la publicité, la loi fédérale sera conforme à celle de l'Ontario et du Québec, mais, par le fait même, elle ne le sera plus par rapport aux autres provinces, où les agents de voyage continueront à annoncer le tarif de base. En d'autres mots, si le projet de loi C-11 est adopté sans modification de l'article 27, nous nous trouverons dans la situation exceptionnelle où les agents de voyage pourront annoncer des sièges à bord de nos avions à un prix inférieur à celui auquel nous pouvons en vertu de la loi annoncer ces mêmes places. Cela changera un peu la relation commerciale que nous entretenons actuellement avec les agents de voyage.

Les transporteurs aériens ont consacré des milliards de dollars en dépenses en capital et en investissements de toutes sortes au cours des dernières années pour fournir le service, accroître leur flotte, et les risques inhérents à l'exploitation d'une ligne aérienne. Dans un contexte plus large, l'adoption de l'article 27 obligera les transporteurs aériens à annoncer leurs sièges à un prix plus élevé que celui d'un tiers intermédiaire.

Le fait que nous versons des commissions aux agents de voyage lorsqu'ils vendent des sièges à bord de nos avions vient compliquer davantage la situation. À l'heure actuelle, WestJet paie une commission de base de 9 p. 100.

Si le projet de loi est adopté, les transporteurs vont afficher un prix plus élevé. Quand l'agent de voyage va faire une réservation, le client va payer une commission sur chaque vente en plus du prix

commission on each sale. It is turning one aspect of our business model completely on its head. To be blunt about it, it scares the heebie-jeebies out of us. I am not sure that "heebie-jeebies" is a phrase in legislative terms — and I apologize to the translators who are trying to figure it out. Nonetheless, it does change an aspect of our business model.

Of course, the justification that was given for clause 27 to read as it does was not so we will turn the business model of the air carriers on its head. The justification is primarily around consumer protection. However, the fact that we are in a multi-jurisdictional file, the real-world result of clause 27 is that it does turn our business model on its head.

In terms of the other arguments given from a consumer protection point of view, we do not believe that those consumer protection arguments hold up either, again as a result of the multi-jurisdictional nature of advertising air fares in this country. One argument that has been made is the need to address consumer confusion over the different ways travel agents and air carriers advertise. The perception exists that, by passing Bill C-11 and clause 27, this confusion will be rectified. I do not see how changing the federal statute so it is consistent with two provinces and, by definition, inconsistent with eight, brings clarity to the situation. We would argue, from a consumer protection point of view, it does not deliver.

The other argument given in support of the clause relates to the need to ensure that consumers have adequate information about the taxes and fees that are added on so that they can make informed choices. Again, it was certainly not the intent of the legislation, but because of the multi-jurisdictional nature of this file, that that argument also has some unintended consequences which undermine its usefulness.

Travel agents charge fees to their customers — which is a perfectly legitimate thing for them to do. It is a perfectly legitimate business practice. They are a for-profit entity, just as we are, and they work very hard to serve their customers. However, they do charge booking fees that range anywhere from \$10 to \$60. Because travel agents will be able to advertise a lower fare than the airlines, consumers will be drawn to book with travel agents. Hence, along with the taxes and fees, the consumer may also end up paying the \$10 to \$60 additional charge for the travel agent booking.

Again, that charge is a perfectly legitimate business practice. However, if one of the principal reasons, honourable senators, to pass this clause is to ensure that consumers have adequate information about these additional taxes, fees and charges, in order to make an informed decision, the multi-jurisdictional nature of this file will push consumers toward an option that imposes even more fees than would otherwise have been the case. This is a real-world consequence of the multi-jurisdictional nature of the file and is something that needs to be taken into account when examining the effectiveness of this bill and clause.

de vente inférieur affiché. Cela modifie un aspect de notre modèle de gestion du tout au tout. Pour être honnête, cela nous donne la chienne. Je ne suis pas certain que ce soit la façon de le dire en termes juridiques, et je m'excuse auprès des traducteurs qui essaient d'y voir clair. Quoi qu'il en soit, cette mesure change un aspect de notre modèle de gestion.

Bien sûr, l'article 27 n'a pas été écrit ainsi dans le but de modifier du tout au tout le modèle de gestion des transporteurs aériens. Il se justifie surtout par la protection des consommateurs. Cependant, comme nous sommes dans un champ de compétence partagé, dans la réalité, il s'avère que l'article 27 va changer notre modèle de gestion du tout au tout.

Pour ce qui est des autres arguments présentés du point de vue de la protection du consommateur, nous ne pensons pas qu'ils tiennent la route non plus en raison de la multiplication des compétences dans le domaine de la publicité sur les tarifs aériens au pays. On a fait valoir qu'il fallait éliminer la confusion chez les consommateurs sur les différentes façons dont les agents de voyage et les transporteurs aériens conçoivent leurs publicités. Certaines personnes ont l'impression que grâce au projet de loi C-11 et à l'article 27, cette confusion va disparaître. Je ne vois pas en quoi le fait de modifier la loi fédérale pour qu'elle soit conforme à celles de deux provinces et nécessairement, qu'elle diverge avec celles des huit autres, tire la situation au clair. Nous serions portés à dire que ce projet de loi ne réussit pas à améliorer la protection des consommateurs.

L'autre argument donné en faveur de cet article, c'est la nécessité que les consommateurs aient l'information adéquate sur les taxes et les frais qui s'ajoutent aux prix pour prendre des décisions éclairées. Encore une fois, ce n'était certainement pas l'intention de ce projet de loi, mais compte tenu de la multiplicité des compétences dans ce domaine, il y a encore des conséquences involontaires qui compromettent l'utilité du projet de loi.

Les agents de voyage facturent des frais à leurs consommateurs, ce qui est parfaitement légitime de leur part. C'est parfaitement légitime en affaires. Les agences ont un but lucratif, tout comme nous, et les agents travaillent avec acharnement à servir leurs consommateurs. Cependant, ils chargent des frais de réservation de 10 \$ à 60 \$. Comme les agents de voyage vont pouvoir afficher un tarif inférieur à celui des lignes aériennes, les consommateurs seront portés à s'adresser aux agents de voyage pour faire leurs réservations. Par conséquent, en plus des taxes et des frais, les consommateurs risquent également de payer des frais additionnels de 10 \$ ou 60 \$ pour la réservation faite par l'agent de voyage.

Je répète que ces frais sont parfaitement légitimes en affaires. Cependant, si l'une des principales raisons d'adopter cet article, mesdames et messieurs les sénateurs, c'est de veiller à ce que les consommateurs aient l'information qu'il faut sur les taxes, les droits et les frais supplémentaires pour prendre une décision éclairée, la multiplicité des compétences dans ce domaine va les pousser vers une option qui va les faire payer plus de frais qu'autrement. C'est une conséquence concrète de la multiplicité des compétences dans ce domaine, et elle doit être prise en compte quand on étudie l'efficacité de ce projet de loi et de cet article.

In summation, in terms of its domestic application, we do not believe clause 27, as it is currently worded, achieves what it purports to achieve in terms of consumer protection. We believe it makes the situation somewhat worse, more confusing, and are unnerved by the manner in which the clause has the potential to turn an element of our collective business models upside down and drive substantial costs into our operations.

I will turn to Mr. Galimberti to cover the broader international implications.

Joseph Galimberti, Director, Government Relations, Air Canada: Thank you for the opportunity to speak to you this evening; we appreciate the time. Mr. McNaney has pointed out some of the inconsistencies that Bill C-11 and clause 27 create in the domestic marketplace. Air Canada shares completely WestJet's concerns in that regard. I should say that again because it sounds odd coming from Air Canada: Air Canada shares completely WestJet's concerns.

We also have serious concerns as to how clause 27 will affect Air Canada as we seek to compete in the global marketplace. Our advertising practice is one presently in line with the accepted advertising practice of every single significant international market. At a time when we are actively seeking to drive consumer traffic to our website as the primary point of purchase, Bill C-11 and clause 27 will permanently hinder our competitive position on the World Wide Web as we will be required to include government-imposed taxes and fees on our front page fare display while our international competition continues the commonly accepted practice of displaying that price at point of purchase.

While Bill C-11 will indeed force foreign carriers to advertise all-in in Canadian media, the Government of Canada has absolutely no basis whatsoever on which to regulate the commercial activities of a foreign carrier on the World Wide Web. Thusly, the Government of Canada will place Canadian carriers at a permanent commercial disadvantage in the biggest single growth market for sales in our industry.

As a result, foreign carriers such as Air France, KLM and British Airways will in perpetuity be able to display lower fares on the front page of their websites for travel to and from Canadian destinations. The Government of Canada will also create an environment where our Star Alliance partner airlines, such as United, Lufthansa and British Midland, can display a lower fare for travel through a commercially essential and commonly used practice called "code sharing" on the flights of an Alliance partner than Air Canada can advertise for that same seat.

This proposed legislation comes at a critical juncture for Air Canada in terms of our global commercial aspirations. Last week, we accepted delivery of our second Boeing 777 wide-bodied aircraft; we have 15 more of those to come. We have recently announced that we are taking delivery of another 30 Boeing 787 wide-bodied aircraft, which will place our fleet of aircraft capable

En bref, nous ne croyons pas que l'application à l'échelle nationale de l'article 27 dans sa forme actuelle nous permette d'atteindre l'objectif de la protection des consommateurs. Nous croyons qu'il empire quelque peu la situation, qu'il accroît la confusion, et nous sommes déconcertés par la façon dont il risque de renverser complètement un aspect de notre modèle de gestion collectif et d'ajouter des coûts importants à nos activités.

Je vais céder la parole à M. Galimberti, qui va vous parler des incidences internationales générales.

Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales, Air Canada : Je vous remercie de me permettre de m'adresser à vous ce soir, nous vous remercions de nous en donner le temps. M. McNaney a souligné certaines incohérences que le projet de loi C-11 et l'article 27 vont créer sur le marché intérieur. Air Canada partage totalement les inquiétudes de WestJet à cet égard. Je dois le répéter, parce que cela sonne faux de la bouche d'un représentant d'Air Canada : Air Canada partage totalement les inquiétudes de WestJet.

Nous avons également de sérieuses réserves à propos des incidences de l'article 27 sur Air Canada alors que nous cherchons à être concurrentiels sur le marché mondial. Notre pratique correspond actuellement à celle admise au sein de chaque marché international important. Au moment où nous cherchons activement à amener les clients à utiliser notre site web comme point d'achat principal, notre position concurrentielle sur le Web sera entravée en permanence par le projet de loi C-11 et l'article 27 puisque nous serons tenus d'afficher les taxes et les frais imposés par le gouvernement à la première page des tarifs, alors que nos concurrents internationaux continueront de les afficher au point d'achat selon la pratique généralement acceptée.

Si le projet de loi C-11 obligera les transporteurs étrangers à afficher le coût réel dans les médias canadiens, le gouvernement du Canada ne peut d'aucune façon réglementer leurs activités commerciales sur le Web. En adoptant ce projet de loi, le gouvernement du Canada placera les sociétés aériennes canadiennes en situation commerciale désavantageuse de façon permanente sur le plus grand marché en expansion de l'industrie en ce qui concerne les ventes.

Par conséquent, des transporteurs étrangers comme Air France, KLM et British Airways seront en mesure d'afficher en permanence des tarifs plus bas sur les premières pages pour des vols au départ et à destination du Canada. De plus, le gouvernement du Canada aura créé un environnement où nos partenaires commerciaux du réseau Star Alliance tels que United, Lufthansa et British Midland pourront afficher des tarifs plus bas que ceux d'Air Canada, en vertu d'une pratique commerciale essentielle et répandue, appelée le « partage de codes » avec un membre du réseau, pour des vols assurés par nos propres appareils.

Ce projet de loi arrive à un moment crucial compte tenu des aspirations commerciales d'Air Canada sur la scène mondiale. La semaine dernière, nous avons accepté la livraison de notre deuxième gros-porteur 777 de Boeing et nous en attendons 15 autres. Nous avons récemment annoncé que nous prendrons livraison de 30 gros-porteurs 787 de Boeing, ce qui nous permettra

of significant distance travelled among the largest and most efficient in the world. Both of these acquisitions are, needless to say, significant capital investments, investments in assets that, by their very definition, will bring Canadian business to the world and bring the world's business to Canada.

On top of this, Transport Canada, under the stewardship of Minister Cannon, is aggressively seeking to open new markets for Canadian carriers by increasing Canada's portfolio of international route rights through continued implementation of the blue skies policy. This brings opportunity for us internationally and it brings competition for us domestically — competition that we welcome. In light of this government direction, it seems not only out of step with government policy but entirely counterproductive to permanently hinder the competitive ability of Canadian airlines at this critical juncture in international aviation.

The clause as amended by the House of Commons not only fails to consider the domestic imbalance it creates, but it also fails to consider the single largest sales tool of the 21st century — the Internet — and the commercial reality of having to advertise and do business in that environment.

With that in mind, Air Canada and WestJet would seek to jointly propose that this committee amend clause 27 to reflect the language of the original legislation. This will maintain consumer protection by allowing the minister the discretion to create advertising regulation should the situation warrant, but it also allows the flexibility to avoid creating the significant doing-business issues for airlines that Mr. McNaney and I have outlined today.

I would respectfully submit that it was not the intention of Parliament to create an amendment that furthers confusion about the nature of the domestic price regime — which clause 27 as is presently written unfortunately does — nor was it the intention of Parliament to create an amendment that drives Canadian consumers towards foreign air carriers, which, again, clause 27 unfortunately codifies in perpetuity. If ever there was a case where a sober and informed second thought on the consequences of proposed legislation was merited, I again respectfully submit that this is it.

We are more than happy to answer any questions that the honourable senators have.

The Chairman: I will leave clause 27 to my colleagues, but I have one question for both of you. I want to hear each of you on the current mechanism in place at your company to handle customer complaints. How many complaints do you receive on an annual basis? What kinds of resources, especially human resources, are allocated to complaint resolution? Also, with proposed new section 85.1, the position and office of the Air Travel Complaints Commissioner are eliminated and the functions are transferred to the transportation agency. The agency can choose to apply the informal complaints resolution

de parcourir une distance considérable grâce à notre parc aérien figurant parmi les plus grands et les plus efficaces au monde. Il va sans dire que les deux acquisitions représentent des investissements de capitaux importants, des investissements en actifs qui, par leur définition même, ouvriront l'industrie canadienne sur le monde et vice versa.

Par surcroît, Transports Canada, sous la direction du ministre Cannon, cherche activement à ouvrir de nouveaux marchés pour les transporteurs canadiens en élargissant le portefeuille de droits de ligne internationaux grâce à l'application continue de la politique Ciel bleu, qui fait naître des occasions sur le plan international et de la concurrence sur le plan national, que nous accueillons volontiers. Compte tenu de l'orientation du gouvernement, le projet semble non seulement déphasé par rapport à la politique gouvernementale, mais il va également maintenant à l'encontre du but recherché en nuisant de façon permanente à la compétitivité des transporteurs canadiens en ce moment crucial dans le domaine de l'aviation internationale au Canada.

Cet article modifié par la Chambre des communes non seulement ne tient pas compte des déséquilibres qu'il engendre, mais il ne prend pas en considération le principal outil de vente du XXI^e siècle, soit Internet, ni la réalité commerciale qui nous oblige à faire de la publicité et des affaires dans cet environnement.

Dans cette optique, Air Canada et WestJet aimeraient proposer conjointement au comité de modifier l'article 27 afin de refléter le projet de loi initial, qui maintient la protection des consommateurs en laissant au ministre le pouvoir d'établir une réglementation en matière de publicité lorsque la situation le justifie et qui donne aux transporteurs aériens la souplesse nécessaire pour éviter les importants problèmes commerciaux que M. McNaney et moi avons expliqués aujourd'hui.

Je soutiens respectueusement que ce n'était pas l'intention du Parlement de proposer un amendement qui crée davantage de confusion concernant la nature du régime tarifaire des vols intérieurs, confusion qu'entraîne malheureusement l'article 27 dans sa forme actuelle. Je crois également que ce n'était pas son intention de proposer un amendement qui dirige les consommateurs canadiens vers les transporteurs étrangers, ce que l'article 27 codifie malheureusement à perpétuité. S'il y a un dossier qui mérite un second regard serein et en toute connaissance de cause sur les conséquences de la loi, je soutiens respectueusement qu'il s'agit de celui-ci.

Nous serons ravis de répondre aux questions des honorables sénateurs.

La présidente : Je vais laisser le soin à mes collègues de débattre de l'article 27, mais j'ai une question pour vous deux. J'aimerais entendre ce que chacun d'entre vous pense du mécanisme actuellement en place dans votre société pour traiter les plaintes des consommateurs. Combien de plaintes recevez-vous chaque année? Quelles sont les ressources, particulièrement les ressources humaines, affectées à la résolution des plaintes? De même, le nouvel article proposé 85.1 a pour effet d'éliminer le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et d'en transférer les fonctions à l'Office des transports. Cet office peut

process when appropriate. Again, what is your opinion of the new air travel complaints authority of the transportation agency, and do you see it as an improvement compared to the actual Air Travel Complaints Commissioner authority on these matters?

Mr. McNaney: In terms of WestJet, we have a customer care group, and continuous customer care efforts cut across every operational aspect that we examine. If we are looking at taking delivery of new aircraft and new destinations we will go to, whichever country they may be flying to, every aspect of the service to the guest is run through the metric of how we are ensuring we are giving that best service.

In terms of complaints, we have a variety of ways in which we receive the complaints. We have a website that has a portal on it for flagging complaints. Guests, of course, are quite encouraged to talk to anyone on the aircraft. Our flight attendants, our CSAs, customer service agents, the people who check you in, as well as on our call centre are empowered to take action if something occurs that should not have occurred. If that means giving a \$100 voucher or working to remove a fee that has been imposed because of a booking problem, they have the authority to do that.

In terms of the CTA and its effectiveness in this area, I certainly think the CTA is doing a good job in terms of complaints that are put to it as it adjudicates through those things as a quasi-judicial body. I am not trying to be arrogant when I say it, but within WestJet our general view is that we have to be fast enough, quick enough, and empowered enough to solve a guest problem long before it has to make its way through a federal department or an agency of the federal government.

I am aware that there have been complaints about WestJet filed with the CTA. When I have done background checks to see where they stand, we have generally resolved them long before the complaint worked its way through the CTA process to actually get back to that guest, and by the time an official notice goes back to the guest we have fixed the situation.

That does not mean everyone is happy, but generally our view is that it is our job to resolve those things long before a branch of government has to wade its way through it.

The Chairman: Do you feel that the transportation agency can do the job?

Mr. McNaney: In terms of adjudicating, I have no read on the number of complaints that will flow to them. To a degree, I suppose this comes down to a resource issue, and I have no basis to make a decision on that.

Senator Merchant: On this question of complaints, what are the consequences of complaints to the CTA? Do you know what they do? For instance, if someone were to complain to the CRTC, the CRTC can take action. They can take someone's licence away or they can bring in new rules. How does the CTA work? What happens when they get complaints?

choisir d'utiliser le processus de résolution des plaintes informel au besoin. Encore une fois, que pensez-vous du nouveau pouvoir de résolution des plaintes sur le transport aérien conféré à l'Office des transports et considérez-vous qu'il s'agit d'une amélioration comparativement au rôle actuel du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien?

M. McNaney : À WestJet, il y a un groupe de service à la clientèle, et le service à la clientèle est en permanence un aspect important de tout ce que nous examinons. Si nous nous penchons sur la livraison d'un nouvel aéronef et la création de nouvelles destinations, quels que soient les pays visés, tous les aspects du service aux clients sont gérés en fonction de la meilleure façon d'offrir le service.

Nous avons différentes façons de recevoir des plaintes. Nous avons un site web qui comporte un portail pour signaler des plaintes. Bien entendu, nous incitons les clients à parler à quelqu'un dans l'avion. Nos agents de bord, nos agents de service à la clientèle, les personnes chargées de l'inspection, de même que les préposés de notre centre d'appels ont tous le pouvoir de prendre des mesures si quelque chose qui n'aurait pas dû arriver arrive. Si cela signifie de donner un crédit de 100 \$ ou d'éliminer des frais imposés en raison d'un problème de réservation, ils ont le pouvoir d'agir.

Pour ce qui est de l'OTC et de son efficacité dans ce domaine, je pense que l'OTC répond bien aux plaintes qui lui sont présentées et qu'il en juge comme un organisme quasi judiciaire. Je ne voudrais pas avoir l'air arrogant en le disant, mais à WestJet, nous sommes d'avis que nous devons être assez vite et avoir assez de pouvoirs pour résoudre les problèmes des clients bien avant qu'ils présentent une plainte à un ministère ou à un organisme fédéral.

Je sais qu'il y a eu des plaintes portées à l'OTC sur WestJet. Quand je fais des vérifications pour voir où elles en sont, en règle générale, nous résolvons les problèmes bien avant que la plainte n'ait été traitée à l'OTC et que le client ait obtenu une réponse. Nous corrigeons la situation avant que le client ne reçoive d'avis officiel.

Cela ne signifie pas que tout le monde est content, mais généralement, nous estimons qu'il est de notre devoir de résoudre ces problèmes bien avant qu'un organisme du gouvernement ait à s'en mêler.

La présidente : Pensez-vous que l'Office des transports peut faire le travail?

M. McNaney : Je n'ai aucune idée du nombre de plaintes qui leur est présenté pour qu'ils tranchent. Dans une certaine mesure, je suppose que tout dépend des ressources, et je n'ai pas l'information nécessaire pour prendre une décision à cet égard.

Le sénateur Merchant : Au sujet des plaintes, quelles sont les conséquences d'une plainte portée à l'OTC? Savez-vous ce qu'ils font? Par exemple, si quelqu'un dépose une plainte au CRTC, le CRTC peut prendre des mesures. Il peut retirer son permis à quelqu'un ou adopter de nouvelles règles. Comment l'OTC fonctionne-t-il? Qu'arrive-t-il lorsque son personnel reçoit des plaintes?

Mr. McNaney: It depends on the nature of the complaint.

Senator Merchant: Let us say they have lots of complaints. What do they do to work their way through those?

Mr. McNaney: I am afraid I do not have a clue how they operate.

Senator Merchant: How would you like them to operate? We are customers. When we complain, what do you think should happen? I know I will get \$100, but if I complain too many times what do you think should be expected?

Mr. McNaney: It depends on the nature of the complaint. The complaints I am familiar with in terms of the CTA are generally fairly serious complaints about allegations of being denied reasonable access to an aircraft, and those complaints go across a variety of carriers. The complaints I am familiar with are quite serious ones with serious implications that will result in decisions being made that will either require an airline to pay back a certain fee of money to the individual or the complaint is dismissed outright and the CTA concludes that the carrier operated in fashion with its tariff and what it said it would do in the event of a problem.

I suppose at a general level you would want any institution of the federal government that is going to receive complaints about an industry to have the resources to be able to work its way through them relatively quickly. I have no idea what the CTA's budget is or whether the estimates were before the committee in the other place. I do not know if that was raised in terms of whether they have adequate resources to perform those tasks.

The Chairman: Mr. Galimberti, would you tell us about the resources that you have to handle the complaints?

Mr. Galimberti: We have a considerable human resource base to handle customer complaints, our customer solution department. Not dissimilar to WestJet, we do accept complaints through the website. You can fax them, you can call our customer service lines and we will accept complaints that way, again, not dissimilar to WestJet. We try to empower our employees at every step of the travel process to solve customer problems as they arise. It is an absolute last resort when it has to get to our website. Something generally catastrophic has occurred when a complaint makes its way to the CTA.

Air travel is a funny mechanism. There are instances where you cannot fly; there are mechanical, safety and weather concerns. Just the nature of operating an airline in Canada makes it exceedingly difficult. We do the best we can to manage those situations. In instances where the system breaks down for whatever reason, I believe we do a fairly good job in terms of recovery. We devote considerable resources to tracking our on-time performance; it is updated on a daily basis. We devote the same attention to tracking the number of complaints we receive and the number of bags we lose. Those are also tracked

M. McNaney : Tout dépend de la nature de la plainte.

Le sénateur Merchant : Supposons qu'ils reçoivent beaucoup de plaintes. Que font-ils pour les traiter?

M. McNaney : Je crains de n'avoir aucune idée de leur fonctionnement.

Le sénateur Merchant : Comment voudriez-vous qu'ils fonctionnent? Nous sommes les consommateurs. Quand nous portons plainte, que devrait-il arriver selon vous? Je sais que je vais toucher 100 \$, mais si je me plains trop souvent, à quoi devrais-je m'attendre à votre avis?

M. McNaney : Tout dépend de la nature de la plainte. À ma connaissance, les plaintes portées à l'OTC sont généralement assez graves et portent sur des accusations selon lesquelles la personne se serait vu refuser l'accès raisonnable à un avion. Elles concernent divers transporteurs. Les plaintes dont j'ai entendu parler sont assez graves et ont des conséquences graves; l'OTC décide alors si la compagnie aérienne doit rembourser une certaine somme à la personne ou si la plainte est rejetée nette parce qu'il conclut que le transporteur a respecté ses tarifs et ses obligations en cas de problème.

Je suppose qu'en règle générale, on voudrait que l'institution du gouvernement fédéral qui reçoit les plaintes sur l'industrie ait les ressources nécessaires pour les traiter assez rapidement. Je n'ai aucune idée du budget de l'OTC et je ne sais pas non plus s'il a été soumis au comité de l'autre Chambre. Je ne sais pas si l'on s'est demandé s'il avait assez de ressources pour s'acquitter de ces tâches.

La présidente : Monsieur Galimberti, pouvez-vous nous dire de quelles ressources vous disposez pour régler les plaintes?

M. Galimberti : Nous avons considérablement de ressources humaines chargées de traiter les plaintes des consommateurs dans notre département des solutions pour les clients. Tout comme WestJet, nous acceptons les plaintes sur notre site web. On peut porter plainte par télécopieur ou communiquer avec notre service à la clientèle, et nous allons accepter les plaintes, ce qui n'est pas sans rappeler les méthodes de WestJet. Nous essayons de donner les outils qu'il faut à nos employés à toutes les étapes du processus de voyage pour résoudre les problèmes des consommateurs au fur et à mesure. C'est en tout dernier recours qu'ils doivent porter plainte sur notre site web. Habituellement, il s'est passé quelque chose de catastrophique quand une plainte est portée à l'OTC.

Le transport aérien est un mécanisme assez étrange. Il arrive qu'on ne puisse pas décoller; il y a des problèmes de mécanique, de sécurité ou de météo. La nature même des activités des lignes aériennes du Canada rend la chose extrêmement difficile. Nous faisons de notre mieux pour gérer ces situations. Quand le système fait défaut pour une raison ou une autre, je pense que nous réussissons assez bien à rétablir la situation. Nous consacrons considérablement de ressources au suivi de notre rendement en temps réel; notre bilan est mis à jour quotidiennement. Nous portons la même attention au suivi du nombre de plaintes reçues

on a daily basis. We devote a fairly significant resource to customer service.

In terms of the CTA, you definitely have to view that as a last resort. Once a complaint has gone to the CTA, generally you have lost a customer; something fairly significant has occurred. Any complaint that makes it that far is certainly given the greatest possible attention. It is generally at that stage of the game not something that several thousand Aeroplan miles will fix. We take those matters very seriously.

Senator Tkachuk: How is the situation now handled in Quebec and Ontario as far as the travel agents are concerned? You mentioned, Mr. McNaney, the situation with travel agents having a fee of their own. In a province like Saskatchewan, they would be able to advertise at a lower limit, plus the fees, plus the consumer would be paying the extra \$30 or \$60 or whatever the travel agency charges. How is that situation handled in Ontario and Quebec now?

Mr. McNaney: With their all-in provisions, they have to incorporate all-in.

Senator Tkachuk: They would advertise a fee that would be larger than what Air Canada would be advertising?

Mr. McNaney: In terms of the taxes and fees they would add on to it, yes.

Senator Tkachuk: They would be adding on their own fee as well; is that not correct?

Mr. McNaney: I am not sure how they do it in Ontario and Quebec in terms of those additional fees, senator.

Mr. Galimberti: I think it depends on a travel agent to travel agent basis as to whether they incorporate their fees in the upfront price.

Senator Tkachuk: Do they not have to put in the upfront price in Ontario and Quebec?

Senator Tkachuk: When they are selling an airline ticket, regardless of the airline, travel agents in Ontario and Quebec are compelled to display or to upfront advertise all the government taxes and fees.

Senator Tkachuk: Do they have to put in their own fees as well, or just the government and airport fees and all the rest of it?

Mr. McNaney: My understanding is that it is just the mandated fees, the IAF, GST, PST, et cetera, as opposed to anything additional. Keep in mind that I am taking it from the perspective of Western Canada, where they advertise the same way we do. I would have to double-check for Ontario and Quebec. We can get back to you.

Senator Tkachuk: To go back to the question of fees, when I rent a car, for example, the airport fees, taxes and user fees drive me crazy. You would think they would learn from the government how to add charges on. When I go to a travel agent now and want to rent a car, I ask for all fees in. I ask what it is

et du nombre de bagages perdus. Nous en faisons le suivi chaque jour. Nous consacrons beaucoup de ressources au service à la clientèle.

Il faut vraiment voir l'OTC comme un dernier recours. Quand une plainte est portée à l'OTC, on a généralement perdu un client et quelque chose d'assez grave s'est produit. Nous accordons évidemment la plus grande attention possible à chaque plainte qui se rend si loin. À ce stade-là, on ne peut généralement pas régler le problème grâce à quelques milliers de milles Aeroplan. Nous prenons ces problèmes très au sérieux.

Le sénateur Tkachuk : Comment gère-t-on la question des agents de voyage au Québec et en Ontario? Monsieur McNaney, vous avez mentionné que les agents de voyage avaient leurs propres frais. Dans une province comme la Saskatchewan, ils pourraient afficher des tarifs plus bas, auxquels s'ajouteraient les frais, plus les 30 ou 60 \$ que le consommateur paierait, selon ce que l'agence de voyage facture. Comment gère-t-on la situation en Ontario et au Québec en ce moment?

M. McNaney : En vertu des dispositions sur le prix total, elles doivent inclure tous les coûts.

Le sénateur Tkachuk : Elles affichent donc un tarif plus élevé qu'Air Canada?

M. McNaney : À cause des taxes et des frais qu'elles incluent, oui.

Le sénateur Tkachuk : Elles ajoutent aussi leurs propres frais, n'est-ce pas?

M. McNaney : Je ne suis pas certain de savoir comment sont traités ces frais supplémentaires en Ontario et au Québec, sénateur.

M. Galimberti : Je pense que tout dépend des agents de voyage, qui décident d'inclure ou non leurs frais dans le prix affiché.

Le sénateur Tkachuk : Ne sont-ils pas tenus de les inclure dans le prix affiché en Ontario et au Québec?

Le sénateur Tkachuk : Quand ils vendent des billets d'avion, quelle que soit la ligne aérienne, les agents de voyage de l'Ontario et du Québec sont tenus d'afficher ou de déclarer dans leur publicité toutes les taxes gouvernementales et les frais.

Le sénateur Tkachuk : Doivent-ils aussi inclure leurs propres frais ou seulement ceux des gouvernements, des aéroports et des autres?

M. McNaney : Si je comprends bien, ils ne doivent afficher que les frais obligatoires, comme les frais des aéroports, la TPS, la TVP, et cetera, plutôt que tous les autres frais. N'oubliez pas que je me place du point de vue de l'Ouest canadien, où la publicité se fait comme chez nous. Il faudrait que je vérifie la façon de faire en Ontario et au Québec. Nous pourrions vous en parler.

Le sénateur Tkachuk : Pour revenir à la question des frais, quand je loue une voiture, par exemple, les frais d'aéroport, les taxes et les frais d'utilisation me rendent fou. On serait porté à croire qu'ils auraient appris de la façon du gouvernement d'ajouter des frais. Quand je consulte un agent de voyage et que je

going to cost me flat-in, so I know what it will cost. That is the way I want the comparison done. Do you not think consumers would find that useful? Just from a point of view of advertising let us say outside of Ontario and Quebec and Saskatchewan, it seems to me that consumers would be happy to find out that the fee that is advertised is the actual price, not, "Oh, by the way, that \$99 fare will be \$200." That would upset me. Common sense would tell me that the person who advertises the full fare would have a competitive advantage.

Mr. McNaney: In terms of the common sense notion of it, I think that consumers overall would like to see that final price they will pay, yes. The problem that presents for me, trying to run my business, is that because of decisions made when the Constitution was created all those many years ago, this falls into the dreaded field of federal-provincial division of responsibilities and the international component. I will give a perfect example.

Several weeks ago, we did an \$11 promotional fare for marking the eleventh year of WestJet. The gentleman on my left's carrier matched it, of course, and to top the ante, they did it to us out in Western Canada, which we had to match. That is all fair in love and war and airline business.

From my perspective, we did an \$11 fare that is good for the consumer. That very fare was used in an example in this committee last week of why I am a bad guy in terms of how I advertise. I collected \$11 for me to provide that service, and I collected another \$50 for Ottawa. There was a \$50 tax on an \$11 purchase.

If we are talking about the protection of the consumer and what the consumer really needs, and this is a broader issue than Bill C-11 and this particular clause, I would suggest it is to go after what is being collected on this end, the \$50 that takes an \$11 purchase and takes it up to a \$62 final. If I am to quantify what I think consumers will be most happy about, it is that there was some strategic approach taken, as opposed to the past 10 or 15 years when a variety of different departments have stuck their fingers in the pie and added on \$50. To me, that would rank higher for a consumer than the fact that I am holding up a bigger sign. I do not think forcing me to hold up a bigger sign protects the consumer, because the consumer does not need protection from me. To be blunt about it, he needs protection from Ottawa.

Mr. Galimberti: In answer to your question, I absolutely think that my customer is gravely concerned when they see a \$99 fare turn into \$140 in front of their very eyes. We go to great lengths at Air Canada on our website to describe exactly where those taxes and fees come from. I brought copies of the screen that shows the tabulation of where your fees go, along with the screen that explains to you exactly what those fees are. I am happy to table those for the committee to reference, if they would like.

Je veux louer une voiture, je demande que tous les frais soient inclus. Je demande ce qu'il va m'en coûter au total, donc je connais le prix réel. C'est la façon dont je veux que la comparaison se fasse. Ne pensez-vous pas que les consommateurs trouveraient cela utile? Du simple point de vue de la publicité disons à l'extérieur du Québec, de l'Ontario et de la Saskatchewan, il me semble que les consommateurs seraient contents de se rendre compte que les frais affichés correspondent au prix réel plutôt que de se faire dire : « Oh! En passant, le tarif de 99 \$ va équivaloir à 200 \$ ». Cela me dérangerait. La logique me porterait à croire que la personne qui affiche le tarif total serait en avantage concurrentiel.

M. McNaney : En toute logique, je pense moi aussi que les consommateurs en général aimeraient voir le prix final qu'ils vont payer. Le problème qui se présente à moi, quand j'essaie d'administrer mon entreprise, c'est qu'en raison de décisions qui ont été prises au moment de la création de la Constitution il y a bien longtemps, ce domaine fait partie des domaines maudits du partage des responsabilités fédérales-provinciales et de l'aspect international. Je vais vous en donner le parfait exemple.

Il y a plusieurs semaines, nous avons proposé un tarif promotionnel de 11 \$ pour souligner le onzième anniversaire de WestJet. Le monsieur à ma gauche a proposé la même chose, bien sûr, et pour renchérir, il l'a fait dans l'Ouest canadien et nous avons dû lui emboîter le pas. C'est de bonne guerre en amour, à la guerre et en affaires dans le transport aérien.

De mon point de vue, nous avons offert un tarif à 11 \$ avantageux pour le consommateur. Ce tarif a été cité en exemple devant ce comité la semaine dernière pour montrer pourquoi je suis un bandit dans mes techniques de publicité. J'ai prélevé 11 \$ pour offrir ce service, puis j'ai prélevé 50 \$ de plus pour Ottawa. La taxe sur cet achat de 11 \$ était de 50 \$.

Si l'on veut parler de la protection des consommateurs et des véritables besoins des consommateurs, ce qui dépasse la portée du projet de loi C-11 et de cet article, je dirais qu'il faut nous attaquer aux frais qu'on prélève de ce côté-ci, aux 50 \$ qui s'ajoutent à un achat de 11 \$ pour totaliser 62 \$. Si l'on me demandait ce qui réjouit le plus les consommateurs, je parierais que c'est cette offre stratégique plutôt que le bilan des 10 ou 15 dernières années, depuis que différents ministères réclament leur part du gâteau et leur imposent ces 50 \$. À mes yeux les consommateurs l'apprécient bien plus que mon obligation d'afficher les prix de façon plus évidente. Je ne pense pas que cette obligation protège le consommateur, parce que le consommateur n'a pas besoin de protection contre moi. En clair, il a besoin d'une protection contre Ottawa.

M. Galimberti : Pour répondre à votre question, je suis convaincu que mon consommateur est très frustré de voir un tarif de 99 \$ se transformer en un prix de 140 \$. Sur le site web d'Air Canada, nous décrivons en détail exactement d'où viennent ces taxes et ces frais. J'ai apporté des impressions d'écran qui montrent où l'argent va, de même qu'une impression d'écran qui explique exactement en quoi consistent ces frais. C'est avec plaisir que je vais les remettre au comité à titre de référence, s'ils les veulent.

I think we run a risk. Is it more simple to put out \$140 and that is everything that is included in travel? Absolutely. Is it more clear? No. I think you are muddling the picture in terms of where the money is going for your consumer purchase.

Senator Tkachuk: Let me focus on international flights, say from Toronto. Maybe I am the only one who is not clear, but just so all members are clear, Air Canada's website is advertising a trip from Toronto to London or Paris or wherever in Europe. As well, of course, many other airlines are doing the same thing. You are saying that you will be compelled to advertise the fare with all the fees; meanwhile, if I go to the LOT airline site or the Austrian airline site — is it in English, by the way?

Mr. Galimberti: Absolutely.

Senator Tkachuk: They would be advertising the price without the charges, which may lead me to go in there and find out it will cost me the same amount of money, but nonetheless I am already there so I might as well book the ticket. That is your concern.

Mr. Galimberti: Without question, the front-page advertising on the website will definitely always be lower on foreign carriers.

Senator Tkachuk: It is like a free plasma TV, but you have to buy a million mattresses; right?

Mr. Galimberti: Exactly.

Senator Eyton: Thank you for being here tonight. I would like to ask you about the workings of the House of Commons Transport, Infrastructure and Communities Committee. My notes tell me that your association appeared before the committee and really had no objection to any of the provisions in Bill C-11. They also say that no individual airline appeared before the Transport Committee, and so the result of that is Bill C-11. Is that accurate? If no one appeared, why not?

Mr. Galimberti: At the time, we were comfortable with the wording of Bill C-11. It was clause 27 as we are proposing to amend it back. It had ministerial discretion in it. We were not uncomfortable with Bill C-11 until it was amended by the House committee at clause by clause. As individual airlines, and I believe I can speak for the association, we were never canvassed as to the ramifications on our business plan of this particular amendment. The House committee acted, at least in our opinion, without full ability to consider what it was that they were proposing.

Senator Eyton: Is it fair to say you did not have the opportunity in the circumstances to make any representation?

Je pense que nous courons un risque. Est-il plus simple d'inscrire 140 \$ et que ce prix comprenne tous les frais inclus dans le voyage? Absolument. Est-ce que c'est plus clair? Non. Je pense que cela brouille les cartes en cachant davantage aux consommateurs où va l'argent de leur achat.

Le sénateur Tkachuk : Je vais me concentrer un instant sur les vols internationaux, disons de Toronto. Je suis peut-être le seul qui ne comprend pas bien, mais pour que tout le monde comprenne bien, Air Canada met sur son site de la publicité pour un vol de Toronto à Londres ou à Paris ou à une autre ville d'Europe. Bien sûr, beaucoup d'autres lignes aériennes en font de même. Vous dites que vous allez devoir afficher le tarif incluant tous les frais; en même temps, si je consulte le site web du transporteur aérien LOT ou du transporteur aérien australien... est-il en anglais, soit dit en passant?

M. Galimberti : Absolument.

Le sénateur Tkachuk : Le prix y serait affiché sans les frais, ce qui pourrait me porter à choisir leur site, puis à constater qu'il va m'en coûter autant, mais comme je suis déjà là, je pourrais quand même très bien réserver mon billet là. C'est ce que vous craignez.

M. Galimberti : Il ne fait aucun doute que les tarifs affichés sur la première page des sites Web seront toujours inférieurs sur les sites des transporteurs étrangers.

Le sénateur Tkachuk : C'est comme d'inscrire qu'on peut obtenir une télévision à écran plasma gratuite, mais qu'il faut acheter un million de matelas, n'est-ce pas?

M. Galimberti : Exactement.

Le sénateur Eyton : Je vous remercie d'être ici ce soir. J'aimerais vous interroger sur les travaux du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Selon mes notes, des représentants de votre association ont comparu devant le comité et n'avaient absolument aucune objection contre l'une ou l'autre des dispositions du projet de loi C-11. Ils ont également dit qu'il n'y avait aucun porte-parole des différents transporteurs aériens qui avait comparu devant le Comité des transports, d'où le projet de loi C-11. Est-ce exact? Si personne n'a témoigné, pourquoi?

M. Galimberti : À ce moment-là, le libellé du projet de loi C-11 nous convenait. Le problème, c'est l'article 27, que nous proposons de modifier pour lui redonner son ancienne forme. Il prévoyait un pouvoir discrétionnaire ministériel. Nous ne voyions pas de problème dans le projet de loi C-11 jusqu'à ce que le comité de la Chambre le modifie dans son étude article par article. En tant que porte-parole d'une ligne aérienne, je pense pouvoir parler au nom de mon association. Personne ne nous a demandé notre avis sur les diverses incidences de cet amendement sur notre plan d'activité. Le comité de la Chambre a agi, à tout le moins à notre avis, sans pouvoir mesurer pleinement l'ampleur de ce qu'il proposait.

Le sénateur Eyton : Peut-on dire que dans les circonstances, vous n'avez pas eu l'occasion de vous exprimer?

Mr. McNaney: Yes. As all honourable senators are aware, in that mad rush leading up to Christmas break, with legislation trying to get pumped out of committees and back into the House and then dumped over here — that was the environment in which the bill at that time found itself. There was not a proper opportunity for us to get in front of that committee and explain what we are now doing in front of you.

Senator Eyton: Transat has filed a brief with the committee — I am not sure if you have seen it.

Mr. McNaney: We fight over the issue all the time amongst ourselves.

Senator Eyton: Transat recommends that Parliament lead the way by incorporating the following principles into Bill C-11 which would serve to not only achieve much needed harmonization with advanced jurisdictions such as Quebec and Ontario, but could also be used as a model and benchmark for other provinces which have not taken action in this field so far.

They then deal with four items. I will come back to the one we are talking about now, but they do talk of all-inclusive airline price advertising, a national traveller's compensation fund, an enhanced minimum financial requirement for new entrant air carriers, and finally trust accounting and financial guarantees as it applies to industry and the possible failure of carriers.

I want to come back to their representation regarding all-inclusive airline price advertising.

We have already talked about Quebec; it is just one way only and that is all-inclusive. Ontario, according to their notes, provides an option where you can either state all-inclusive or you can state the same price, but also show the breakdown, as they describe it, for taxes, fees and surcharges.

Then Transat in their brief states that they see no reason why federal legislators should not follow this trend, which provides maximum transparency for the consumer while ensuring a level playing field among all air carriers, Canadian or foreign, selling air services to consumers originating their journeys in Canada and regardless of the means of distribution involved.

Transat is wishing for uniform treatment everywhere and seem to think somehow that is possible.

Obviously, it is a very different representation than you have made here tonight. Is there any reason why Transat would be so different?

Mr. McNaney: Yes, but I have just one brief comment in terms of the federal government being a model for the other provinces.

I am not sure I want to be the mannequin for that model, because that gets to the point of our entire presentation, in how it is different across these other provinces, and by definition that will be placing us in a competitively difficult position for future advertising.

Mr. McNaney : Oui. Comme tous les honorables sénateurs le savent, dans la hâte qui précède le congé de Noël, on essaie de renvoyer les projets de loi des comités à la Chambre et de les catapulter ici; c'est exactement ce qui est arrivé à ce projet de loi à l'époque. Nous n'avons pas eu le loisir de nous présenter comme il se doit devant ce comité pour expliquer ce que nous sommes en train de vous expliquer.

Le sénateur Eyton : Transat a fait parvenir un mémoire au comité. Je ne suis pas certain que vous l'avez vu.

Mr. McNaney : Nous nous battons toujours entre nous sur cette question.

Le sénateur Eyton : Transat recommande que le Parlement prenne les devants en inscrivant les principes suivants dans le projet de loi C-11, ce qui permettrait non seulement une harmonisation longtemps attendue avec les administrations avancées, telles le Québec et l'Ontario, mais aussi de proposer un modèle et un repère aux autres provinces qui n'ont pas encore agi sur ce plan.

La société propose ensuite quatre principes. Je vais revenir à celui dont nous étions en train de parler, mais elle mentionne la publicité sur les forfaits tout compris des transporteurs aériens, un fonds national d'indemnisation des voyageurs, le resserrement des obligations financières minimales des nouveaux transporteurs aériens et enfin, la comptabilité des fiducies et des garanties financières pour l'industrie et les risques de faillite des transporteurs.

Je tiens à revenir à son mémoire sur la publicité de prix incluant tous les frais des lignes aériennes.

Nous avons déjà parlé du Québec; ce n'est là qu'une façon de faire pour afficher le prix total. Selon ce mémoire, l'Ontario offre l'option d'afficher le prix tout compris ou d'afficher le même prix, mais de montrer le détail des taxes, des frais et des surtaxes.

Ensuite, les gens de Transat disent ne pas voir pourquoi le législateur fédéral ne suivrait pas cette tendance, qui offre le maximum de transparence aux consommateurs tout en assurant des règles uniformes pour tous les transporteurs aériens (canadiens ou étrangers) qui vendent des services aériens aux consommateurs en partance du Canada sans égard au mode de distribution.

Transat souhaite un traitement uniforme partout et semble croire que c'est possible.

De toute évidence, c'est un point de vue très différent de celui que vous avez présenté ici, ce soir. Y a-t-il des raisons pour que la position de Transat soit si différente?

Mr. McNaney : Oui, mais j'aurais une petite chose à dire sur l'idée que le gouvernement fédéral soit un modèle pour les autres provinces.

Je ne suis pas certain de vouloir être le mannequin dans ce modèle, pour les motifs mêmes présentés dans notre témoignage : la situation diffère d'une province à l'autre et par définition, cette mesure nous placerait en désavantage concurrentiel pour la publicité future.

Transat is an extremely successful company. They have been doing very well for a number of years and we have a commercial relationship with them.

We strenuously disagree with their opinion on this particular issue. I am not completely sure of the legal stature of Transat and how it disseminates its tickets, but I believe it is designated as travel agency in how it advertises and not as an air carrier. It is a fully integrated corporation that is a travel advisory, travel booking entity, charter flights, et cetera, that also owns aircraft. They are coming at you from the same perspective as the travel agencies who appeared before you last week.

We represent about 95 per cent, approximately, of the Canadian domestic market. Transat does not fly within Canada, so saying that the federal government should be a model is fine for them to argue, but we are the ones who are flying back and forth across and within the country that have to deal with those different jurisdictions across the country. They are not.

On a broader level, to a degree, the notion of taking what has been passed in Ontario and making the federal statute consistent with it, you are then taking the issue that Transat and travel agents are facing in Ontario as a result of a unilateral action by the provincial government. The federal government is committing the same error, and you are being asked to create that same error, solve it in Ontario and Quebec by exporting it to the rest of the country and internationally.

That is basically saying, we are going to solve this problem by making it bigger; that is what that solution comes to. It addresses it in Ontario and Quebec, but makes it bigger and expands it to the rest of the country and internationally. We disagree with their overall assessment.

Senator Eyton: Thank you for your analysis. That reminds of my mother who told me that the world would not be so troubled if everyone were Anglican.

Mr. McNaney: I would change it to Irish Catholic, with my claddagh ring, but I will stick with Anglican.

Senator Eyton: What happens with a combined flight? Assuming we have clause 27 and it applies, and, for example, we have Air Canada and United, my understanding is that United would likely play by different rules than Air Canada, but the flight is the same and is a shared flight.

Mr. Galimberti: It is a shared flight.

Senator Eyton: In terms of advertising?

Mr. Galimberti: The advertising is normally separate. Presently, I am able, as Air Canada, to sell a Lufthansa seat as part of a ticket from, say, Frankfurt to Mumbai, India. Lufthansa has the same privilege to sell an Air Canada seat that flies from Toronto to Frankfurt.

Transat connaît énormément de succès. L'entreprise se porte très bien depuis des années et nous avons une relation commerciale avec elle.

Nous sommes en total désaccord avec elle sur cette question. Je ne suis pas tout à fait certain de savoir quel est le statut juridique de Transat et comment elle distribue ses billets, mais je pense qu'elle est considérée comme une agence de voyage dans ses règles de publicité et non comme un transporteur aérien. C'est une entreprise totalement intégrée qui offre à la fois des conseils de voyage, des réservations de voyage, des vols nolisés et le reste, en plus de posséder un parc aérien. Elle a la même perspective que les agences de voyage dont les représentants ont comparu devant vous la semaine dernière.

Nous représentons environ 95 p. 100 du marché intérieur canadien. Transat n'offre pas de vol à l'intérieur du Canada, elle a donc beau jeu de dire que le gouvernement fédéral devrait être un modèle, mais ce sont nos avions qui parcourent le pays, et c'est nous qui devons composer avec les régimes des divers gouvernements. Pas elle.

D'un point de vue plus général, concernant l'idée de prendre ce qui a été adopté en Ontario et d'y harmoniser la loi fédérale, il faut dans une certaine mesure tenir compte des problèmes auxquels sont confrontés Transat et les agents de voyage en Ontario en raison de la mesure unilatérale prise par le gouvernement provincial. Le gouvernement fédéral est en train de commettre la même erreur, et l'on vous demande de la reproduire encore, de résoudre le problème de l'Ontario et du Québec en l'exportant au reste du pays et ailleurs dans le monde.

C'est comme de dire que nous allons régler ce problème en l'amplifiant : c'est ce que cette solution sous-entend. C'est une solution pour l'Ontario et le Québec, mais elle amplifie le problème et l'impose au reste du pays et du monde. Nous sommes en désaccord avec cette évaluation des choses.

Le sénateur Eyton : Je vous remercie de cette analyse. Cela me rappelle ma mère qui me disait que le monde n'irait pas si mal si tout le monde était anglican.

M. McNaney : Je parlerais plutôt des catholiques irlandais, avec ma bague claddagh, mais je vais m'en tenir aux anglicans.

Le sénateur Eyton : Qu'arrive-t-il quand un vol met à contribution plusieurs transporteurs? Si l'article 27 s'appliquait, il pourrait, par exemple, y avoir un vol commun entre Air Canada et United. Si je comprends bien, United pourrait agir différemment d'Air Canada, mais le vol resterait le même vol commun.

M. Galimberti : C'est un vol commun.

Le sénateur Eyton : Pour la publicité?

M. Galimberti : La publicité se fait habituellement de façon séparée. À l'heure actuelle, pour Air Canada, je peux vendre un siège de Lufthansa dans un billet de Francfort, disons, jusqu'à Mumbai, en Inde. Lufthansa a le même privilège de vendre des sièges d'Air Canada de Toronto à Francfort.

The price in the end would be the same. The price on the front page of the website, the advertised price, would be different. Lufthansa would advertise under the German statute.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation today and for sharing your concerns with us. It does appear that it is not a level playing field, but what I like to see is that both of you play nice. WestJet and Air Canada are cooperating on this.

Mr. Galimberti, you mentioned in your presentation that the Internet is an increasingly important sales tool. How much of your sales are currently being done through your website?

Mr. Galimberti: We have moved well beyond 50 per cent of total sales on the website. They are not necessarily domestic sales. You could easily buy a ticket on Air Canada in Hong Kong and fly from there to Toronto after purchasing the ticket over the Internet there. That gets to the heart of my concern, which is that we will always be at a disadvantage versus a competitor like Cathay.

Clause 27, as written, does a good job of considering the domestic media. It assumes that all airline advertising is done in a newspaper or on the radio or television spots domestically and that the seat sale pages are the totality of airline advertising.

The industry has been moving in the opposite direction for years now. The Internet is the most important sales tool we have. It will only grow. We will only move away from traditional advertising. That is the way we are going, so clause 27 is fundamentally out of step with the direction of the industry.

Senator Zimmer: Mr. McNaney, I have two questions, one of which is related to your contractual arrangements with your travel agents. In terms of the advertising practices by travel agents in other provinces who are not required by provincial law to advertise the all-in price, you have entered into a contractual agreement with these travel agents. Could you not put into the contract that in order to qualify for their commissions, they, too, need to advertise the all-in price? Could you not work that into your contract?

Mr. McNaney: We could look at that option, and certainly that is one of the things we have been kicking around as we look at this bill.

The problem is that we could not police it because there are thousands of travel agents. We would have to hire travel agent police to go around and walk past storefronts, making sure that the price written on the chalkboard out front is the all-in. We would have to go through newspaper clippings on the weekends. It would not be a feasible option for us.

Senator Zimmer: You mentioned that this bill would drive costs into your operation. I know you cannot get into specific business confidential numbers, but could you outline the parameters of what you would be dealing with in this area?

Le prix en bout de ligne serait le même. Cependant, le prix affiché sur la première page du site web serait différent. Lufthansa suivrait les règles de publicité du droit allemand.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre exposé d'aujourd'hui et vous remercie de partager vos préoccupations avec nous. Il semble que les règles du jeu ne soient pas les mêmes pour tous, mais je suis content de voir que vous êtes tous deux bons joueurs. WestJet et Air Canada coopèrent dans ce dossier.

Monsieur Galimberti, vous avez mentionné dans votre déclaration qu'Internet est un outil de vente de plus en plus important. Quelle est la proportion de vos ventes qui se fait par votre site web?

M. Galimberti : Nous avons de loin franchi le cap des 50 p. 100 pour les ventes sur le site web. Ce ne sont pas nécessairement des ventes de vols nationaux. On peut facilement acheter un billet d'Air Canada de Hong Kong, puis prendre l'avion là-bas jusqu'à Toronto après avoir acheté ses billets par Internet de là-bas. Cela illustre le cœur du problème, c'est-à-dire que nous serons toujours en désavantage devant un concurrent comme Cathay.

L'article 27, tel qu'il est rédigé, tient bien compte des médias nationaux. Il se fonde sur la présomption que tous les transporteurs aériens diffusent leur publicité dans les journaux, à la radio ou à la télévision au pays et que les pages sur la vente de sièges représentent la totalité de la publicité du transporteur.

Depuis des années, l'industrie a pris une autre direction. Internet est notre outil de vente le plus important. Cela ne va aller qu'en augmentant. Nous n'allons que nous éloigner de la publicité conventionnelle. C'est ce sur quoi nous mettons le cap, donc l'article 27 diverge vraiment de l'orientation que prend l'industrie.

Le sénateur Zimmer : Monsieur McNaney, j'ai deux questions, dont l'une porte sur vos ententes contractuelles avec vos agents de voyage. Quant aux méthodes de publicité qu'utilisent les agents de voyage des autres provinces, qui ne sont pas tenus selon la loi provinciale d'afficher le prix tout compris, vous avez conclu une entente contractuelle avec eux. Ne pourriez-vous pas inscrire dans le contrat que pour recevoir leurs commissions, ils doivent eux aussi afficher le prix total? Ne pourriez-vous pas l'inclure dans vos contrats?

M. McNaney : Nous pourrions envisager cette option, une option à laquelle nous réfléchissons évidemment dans le contexte de ce projet de loi.

Le problème, c'est que nous risquons de ne pas pouvoir en assurer le respect parce qu'il y a des milliers d'agents de voyage. Il faudrait que nous embauchions des surveillants des agents de voyage afin qu'ils passent devant leurs boutiques pour s'assurer que le prix écrit au tableau dans la vitrine comprend tout. Il faudrait que nous feuilletions les annonces de journaux les fins de semaine. Ce ne serait pas réalisable pour nous.

Le sénateur Zimmer : Vous avez mentionné que ce projet de loi ajouterait des coûts à vos activités. Je sais que vous ne pouvez pas nous divulguer de chiffres d'affaires confidentiels, mais pourriez-vous nous décrire les paramètres de ce qui vous attendrait le cas échéant?

Mr. McNaney: You are correct, I cannot get into business confidential figures and specificity. However, if you look at an average WestJet return fare — which would be about \$350 — when you add in the commission and other fees we would incur as part of processing that ticket if it were to go through a travel agency, the costs will come out to approximately 15 per cent. We are fine with 15 per cent; that is a cost of doing business. We cannot replicate what the travel agencies have built across this country in terms of their reach into various markets. We made a conscious business decision to use travel agents as part of our distribution network.

One of the unfortunate aspects of this debate is a perceived carriers versus the travel agents situation. I hope people understand that as a result of this proposed legislation impacting on commercial relationships, we would have to phrase it that way, but that is not the history of our business relationship with travel agencies across this country.

It will come to 15 per cent, and we are content with that. That is a cost of goods sold that shows up on your income statement. You cannot avoid that.

If the playing field changes so that it starts to lean upwards of 15 per cent, then the opportunity starts to rise for costs to start coming to us that, perhaps if we were advertising the same, our guests may have chosen us and gone to our website as opposed to a travel agent. Now they will see \$100, Vancouver to Maui, and we will have \$140 posted Vancouver to Maui. It will not take a great deal of shifting of consumers away from purchasing directly from WestJet to purchasing towards that 15 per cent cost — it will not take a great deal of shifting to drive costs potentially into the millions. That is the situation we face.

Senator Tkachuk: How will Expedia or Orbit affect you? If you are in Phoenix and go to the Expedia website and see these other airlines, your price will also have to be full-in. Is that right?

Mr. McNaney: Yes.

Senator Zimmer: It appears that you are the victims here. In the old days, you would get to the boarding gate, and you were almost accosted, arrested and stopped because they wanted \$10 to get on the plane. People got annoyed with that, so the airport terminal charges among others were passed on to you. You are almost the victims here. You are the carriers, but you have to collect their money while you are trying to create a level playing field. It is difficult to do. You are almost the bad guys in this.

Do you have any idea who sets the fees for airport improvement, security, environmental and other related charges? How much do they make in a year? How do they spend it? Who monitors the spending of that? Do either of you have any idea?

Mr. McNaney: You have touched on a sensitive nerve for us. We think protecting the consumer is not about making me hold up the bigger sign but rather going after that \$50 tax added to

M. McNaney : Vous avez raison, je ne peux pas vous donner de chiffres d'affaires confidentiels ni de détails. Cependant, si l'on prend un tarif de retour moyen de WestJet, qui est d'environ 350 \$, qu'on y ajoute la commission et les autres frais que nous devons prévoir pour le traitement du billet s'il passe par une agence de voyage, les coûts équivalraient à environ 15 p. 100 du prix. Nous sommes prêts à accepter ces 15 p. 100; c'est le coût des affaires. Nous ne pouvons pas reproduire ce que les agences de voyage ont établi dans le pays pour ce qui est de leur rayonnement dans divers marchés. Nous avons pris la décision d'affaires consciente d'utiliser les agents de voyage dans notre réseau de distribution.

L'un des aspects malheureux de ce débat, c'est qu'il donne l'impression que les transporteurs sont ligüés contre les agents de voyage. J'espère que les gens vont comprendre qu'à cause de l'incidence du projet de loi sur nos relations commerciales, nous devons formuler la chose de cette façon, mais que ce n'est pas caractéristique de nos relations professionnelles avec les agences de voyage du pays.

Ces coûts équivalent à 15 p. 100, et nous en sommes satisfaits. Ce sont des frais pour la vente de biens qui paraissent sur la déclaration de revenus. On ne peut pas les éviter.

Si les règles du jeu changent, de sorte que ces coûts dépassent les 15 p. 100, alors il serait de plus en plus probable que nos coûts augmentent, parce que si nos publicités étaient les mêmes, nos clients pourraient choisir et consulter notre site web plutôt qu'un agent de voyage. Maintenant, ils vont voir 100 \$ pour un vol de Vancouver à Maui, alors que nous allons afficher 140 \$ pour le même vol. Il ne faudra pas qu'énormément de consommateurs cessent d'acheter directement de WestJet à un coût de 15 p. 100 pour que ces coûts s'élèvent à des millions de dollars. C'est la situation qui nous guette.

Le sénateur Tkachuk : Quelles vont être les incidences d'Expedia ou d'Orbit sur vous? Si une personne se trouve à Phoenix et qu'elle consulte le site web d'Expedia pour voir les prix des autres transporteurs aériens, votre prix devra lui aussi tout comprendre, n'est-ce pas?

M. McNaney : Oui.

Le sénateur Zimmer : Vous semblez être les victimes. Dans l'ancien temps, on se rendait à la porte d'embarquement et l'on se faisait presque harceler pour payer 10 \$ afin d'embarquer dans l'avion. Cela irritait les gens, donc les frais des aéroports, entre autres, vous ont été transférés. Vous êtes presque les victimes. Vous êtes les transporteurs, mais vous devez percevoir leur argent alors que vous essayez d'uniformiser les règles du jeu. C'est difficile à faire. Vous êtes presque les méchants dans cette histoire.

Avez-vous une idée de qui établit les frais d'amélioration des aéroports, les frais de sécurité, les frais environnementaux et les autres coûts connexes? Combien font-ils par année? Comment dépensent-ils cet argent? Qui surveille ces dépenses? En avez-vous une idée, l'un ou l'autre?

M. McNaney : Vous touchez une corde sensible pour nous. Nous pensons que pour protéger les consommateurs, il ne faut pas m'obliger à afficher en plus grosses lettres, mais simplement

an \$11 purchase. Your question actually sets us up for some future lobbying that we will do with this committee and some present lobbying I will do now.

As an industry, there is a need to get a handle on the questions you have just posed. If you look across the variety of organization imposing those fees, part of the problem is there is no one bad guy in Ottawa. The Department of Transport has mandates and responsibilities it fulfills — and I am cognizant of the fact there is a whole plethora of Transport officials here in this room. The Department of Finance, NAV CANADA and the airports themselves all have responsibilities which require fees or funds. This is in addition to security.

The end result is that all these different groups have a claim on the airline ticket. We are in the process of trying to get focus on the entire collectivity of organizations that play in this area and approach them directly with the questions that you are asking: Who is responsible? Who monitors this? Do we have an opportunity to take a cohesive and coherent approach so that we can attack this \$50 tax on an \$11 sale?

I would suggest to the committee that it dig its teeth into this issue. We would be happy as an industry to come back and have in-depth talks about it.

Mr. Galimberti: I will table for the committee today in both official languages an example of a round trip ticket from Ottawa to Toronto, \$99 each way. On that ticket, there is a \$24 NAV CANADA charge, \$9.34 for CATSA — to be scanned — \$35 in airport improvement fees to both Ottawa and Pearson airports, and \$15.91 for GST and P.S.T. That does not include the \$350 million or so that the government takes out annually in airport rents and the four-cents-a-litre federal government fuel excise tax for domestic flights. This provides a sense of the tax regime.

Airport improvement fees across the country vary in a phenomenal way. They are listed on the back page of my submission. We have no control over how airports spend their airport improvement fees. We have no say in how the security charge is set. NAV CANADA has set their fee arbitrarily. They keep a substantial reserve, in the millions of dollars, paid for by our passengers, and that reserve sits, in perpetuity, should there be an emergency when they can draw on that.

This goes to my earlier point about how I am sure my customer is deeply concerned when they watch a \$99 fare turn into a \$130. I am deeply concerned about it. It is a substantial problem.

Senator Zimmer: When I go into a hotel now, there is an \$8 marketing fee added on. It is a marketing fee for the hotel to sell the room to me. I am paying a marketing fee to have the room sold to me. It is annoying what associations do now to exist. They add on these charges back to you to give them their money. I am sorry for you. You are placed in a very difficult situation.

nous attaquer à cette taxe de 50 \$ qui s'ajoute à un achat de 11 \$. Votre question met la table pour des pressions futures que je vais exercer à ce comité et des pressions que je vais exercer dès maintenant.

Dans notre industrie, nous devons nous attaquer aux questions que vous venez de soulever. Regardons un peu la pléthore d'organisations qui imposent des frais. Une partie du problème, c'est qu'il n'y a pas seulement un méchant à Ottawa. Le ministère des Transports s'acquitte de mandats et de responsabilités, et je sais très bien qu'il y a une foule de fonctionnaires des Transports dans cette pièce. Le ministère des Finances, NAV CANADA et les aéroports eux-mêmes ont tous des responsabilités qui sous-entendent des frais ou des fonds. Cela s'ajoute à la sécurité.

En bout de ligne, tous ces groupes réclament leur part sur le billet d'avion. Nous sommes en train d'essayer de cibler l'ensemble des organismes qui jouent un rôle dans ce domaine et de leur poser directement les questions que vous nous posez. Qui est responsable? Qui fait le suivi? Pourrions-nous unir nos forces de façon cohérente pour nous attaquer à cette taxe de 50 \$ sur une vente de 11 \$?

Je recommanderais au comité de s'attaquer à cette question de front. Les représentants de notre industrie seraient ravis de revenir en parler en profondeur avec vous.

M. Galimberti : Je vais remettre au comité un exemple de billet Ottawa-Toronto imprimé dans les deux langues officielles, qui coûte 99 \$ pour l'aller et autant pour le retour. Sur ce billet, il y a des frais de 24 \$ de NAV CANADA, 9,34 \$ pour l'ACSTA — ce qui doit être lu optiquement — 35 \$ pour les frais d'améliorations aéroportuaires pour les aéroports d'Ottawa et Pearson et 15,91 \$ pour la TPS et la TVP. Cette somme ne comprend pas les quelque 350 millions de dollars que le gouvernement prélève chaque année pour les loyers des aéroports, ni la taxe d'accise sur le carburant de 4 ¢ le litre que le gouvernement fédéral prélève sur les vols intérieurs. Cela vous donne une idée du régime de taxation.

Les frais d'améliorations aéroportuaires varient énormément d'un bout à l'autre du pays. Ils sont présentés à la dernière page de mon mémoire. Nous n'avons aucun contrôle sur la façon dont les aéroports dépensent les frais d'améliorations aéroportuaires. Nous n'avons rien à dire sur la façon dont sont établis les frais pour la sécurité. NAV CANADA a fixé ses frais de façon arbitraire. L'organisme détient une importante réserve, de l'ordre de millions de dollars, que paient nos passagers, et cette réserve est maintenue à perpétuité, en cas d'urgence.

Cela me ramène à ce que j'ai dit tout à l'heure : mes clients sont très contrariés lorsqu'un tarif de 99 \$ devient 130 \$. C'est un grave problème, qui me préoccupe beaucoup.

Le sénateur Zimmer : Lorsque je vais à l'hôtel maintenant, on ajoute à ma facture des frais de commercialisation de 8 \$. Ce sont des frais qui permettent à l'hôtel de me vendre une chambre. Je paie des frais de commercialisation pour que la chambre me soit vendue. Ce que les associations font aujourd'hui pour exister est dérangeant. Elles additionnent tous ces frais et vous les imposent pour que vous leur donniez leur argent. Je suis désolé pour vous. Vous vous trouvez dans une situation très difficile.

Senator Dawson: I went on the Internet — Flightcenter.ca, Travelocity.ca, Airfare.com, Lowfares.com, FareCompare.com, Priceline.com, Expedia.com, et cetera. On every one of those sites, if I asked for a price, taking into consideration, Mr. Galimberti, you are co-chairing with United to go to United States, is it true that I will always find their price lower than yours?

Mr. Galimberti: I am less clear on how the fare aggregators work, the Expeditas and Orbits of the world. That has more to do if you are on Expedia.ca or Orbit.ca. It then becomes a domestically regulated entity. I am far less clear on how they work it out internationally. It really seems to vary website to website.

Senator Dawson: Both Quebec and Ontario have to police the Internet on these prices, so if you are not respecting their regulations on these dozens of sites, how do they enforce these corporations that are international and are probably in the post office somewhere?

Mr. McNaney: My understanding of the aggregator sites is that they are headquartered in Ontario, so at this point they do the all-in.

We have seen in other policy areas such as health care where operations have been set up in provinces that have different jurisdictions, different legislation with respect to sale over the Internet. That does not mean that a move could not occur to a different jurisdiction that would not require all-in. However, I believe the search engines for the dot CAs, I may be mistaken but I believe they are headquartered in Ontario.

Senator Dawson: A lot are not dot CA, they are dot coms. You can buy through your credit card the ticket in an international forum, whatever it is, and you would be advertised as being more expensive than, in your case, United on Quebec-Florida; you can be on a United Airlines plane or on an Air Canada plane.

Mr. Galimberti: If you were to go to an aggregator that is European- or U.S.-based, irrespective of how that aggregator has its business practice set up now, the Canadian government will not be able to enforce or regulate that site. If lowfares.com decides that it wants to put in place a system where it does not include taxes and fees it will most likely include the taxes and fees for our flight.

Senator Dawson: What if the minister comes in front of us and says that he accepts the wording as it is now because he wants us to pass this bill? We are in a situation where, if we want to satisfy you and go back to the original wording that had been proposed by the Department of Transport six months ago, we risk sending the bill back to the House of Commons and to the House of Commons Transport Committee. It might be amended again and come back to us, and these bills that have been on the Order Paper now for in some cases four years will be delayed. You can understand our situation.

Le sénateur Dawson : J'ai consulté des sites Internet — Flightcenter.ca, Travelocity.ca, Airfare.com, Lowfares.com, FareCompare.com, Priceline.com, Expedia.com, et cetera. Dans chacun de ces sites, si je demande un prix — compte tenu, monsieur Galimberti, que vous êtes associé avec United pour les vols aux États-Unis — est-ce vrai que les prix affichés sur ces sites seront toujours inférieurs aux vôtres?

M. Galimberti : Je ne suis pas certain de la façon dont fonctionnent les agrégateurs, tous les Expedia et Orbit du monde. Cela dépend davantage du site que vous consultez, si le domaine racine est .ca. L'aggrégateur devient alors une entité assujettie à la réglementation canadienne. Je ne sais pas comment ils fonctionnent sur la scène internationale. Les choses semblent différentes d'un site web à l'autre.

Le sénateur Dawson : Le Québec et l'Ontario doivent surveiller les prix sur Internet, alors si leurs règlements ne sont pas respectés dans ces douzaines de sites, comment font-ils pour appliquer la loi à ces entreprises internationales qui se trouvent probablement dans un bureau de poste quelque part?

M. McNaney : Je crois comprendre que les agrégateurs ont leur siège social en Ontario, et de là ils doivent afficher des tarifs tout inclus.

Dans d'autres domaines comme les soins de santé, où les provinces exercent chacune leurs compétences, les ventes par Internet sont assujetties à des lois différentes. Cela ne veut pas dire qu'on ne pourrait pas déménager dans une province qui n'exigerait pas l'affichage des tarifs tout inclus. Toutefois, je peux me tromper, mais je crois que les moteurs de recherche pour les sites portant le domaine racine .ca ont leur siège social en Ontario.

Le sénateur Dawson : Bon nombre de sites ne portent pas le domaine .ca, mais plutôt .com. Il est possible d'acheter un billet par carte de crédit sur un site international, peu importe ce qu'il est, et dans votre cas, on dirait que vos tarifs pour un vol Québec-Floride sont plus élevés que ceux de United; vous pouvez prendre un avion de United Airlines ou d'Air Canada.

M. Galimberti : S'il s'agit d'un agrégateur basé en Europe ou aux États-Unis, peu importe comment ses pratiques d'affaires sont établies, le gouvernement canadien ne peut pas contraindre ou réglementer ce site. Si lowfares.com décide de mettre en place un système qui n'inclut pas les taxes et les frais, il inclura fort probablement les taxes et les frais pour notre vol.

Le sénateur Dawson : Qu'arrivera-t-il si le ministre se présente devant nous et dit qu'il accepte le texte actuel parce qu'il veut que nous adoptions ce projet de loi? Si nous acquiesçons à votre demande et que nous revenons au texte original proposé par le ministère des Transports il y a six mois, nous risquons de renvoyer le projet de loi à la Chambre des communes et au Comité des transports de la Chambre des communes. Il sera modifié encore et nous sera renvoyé, et ces projets de loi, dont certains sont au *Feuilleton* depuis maintenant quatre ans, seront retardés. Vous pouvez comprendre notre situation.

Had you been able to convince the Department of Transport that what had been done at the House of Commons committee — we would be in a situation where at least we would be telling the Department of Transport that we agree with you, we will amend the bill and send it back to the House of Commons, because we are trying to be a chamber of sober second thought and we are improving proposed legislation to be as responsible as it should be.

I am asking you — and I am also talking to the government side. If there is a reason that would justify sending the bill back to the House, is it possible that we might be able to get it back and get in third reading before the end of the summer? You have talked about the pressure of the December sittings in the House of Commons. We are in a situation now where we have perhaps four weeks if we want to get proposed legislation out before the end of the existing session. In the context of a mid-mandate, you can imagine that there may be prorogation, in which case this bill would die on the Order Paper once again.

We might have sympathy towards your recommendations, but do you think we could get it through here, amend it, back to the original wording, not invent new wording, and send it to the House and get it back here? Would you not be afraid that the other aspects of the bill that you agree with would die at the same time?

Mr. McNaney: What it comes down to for me — and I am assuming for Mr. Galimberti also — is that I understand that there are other provisions in this bill and I understand that the bill is incarnation number two or three of attempts to get this bill passed, but I do not think the frustration that exists in trying to get this legislation through in the timeline that is set because of a parliamentary recess during the summer is a get-out-of-pass-a-bad-clause card.

At the end of the day, if this clause is passed as it is currently worded, you will be making the following decision: You will be passing a bill that concludes that it is sound policy from Parliament to require the company and the companies that actually provide the service, and particularly in an industry like ours where if the industry as a whole has a 4 per cent profit margin everyone claps each other on the back for a job well done, in a ferociously capital-intensive and highly cyclical industry, you will be making the overt decision that it makes sound policy to require the service provider to advertise its product at a higher price than another entity that sells an element of that service.

I cannot for the life of me see how that makes economic sense in any industry — most certainly in an industry as capital intensive and as cyclical as ours. I understand those time constraints and those time demands. On bended knee, I would say to you, the committee, please consider the ramifications if you pass this bill because it has to get through because it is on its third attempt or the House will be rising shortly and you are facing a parliamentary crunch. We are the ones that will have to live with what comes out.

Senator Dawson: Mr. Galimberti, we would appreciate it if you would table the documents that you have.

Si vous aviez pu convaincre le ministère des Transports que ce qui a été fait au comité de la Chambre des communes... Nous pourrions au moins lui dire que nous sommes d'accord avec vous, que nous modifierons le projet de loi et que nous le renverrons à la Chambre des communes, parce que nous essayons d'être la Chambre du second examen objectif et nous améliorons les projets de loi pour qu'ils soient constructifs, comme ils doivent l'être.

Je vous pose la question — et je m'adresse aussi au parti ministériel. S'il est justifié de renvoyer le projet de loi à la Chambre, est-ce qu'il pourra nous être retourné et passer en troisième lecture avant la fin de l'été? Vous avez parlé de la pression sentie lors des délibérations de décembre à la Chambre des communes. Or, nous avons maintenant peut-être quatre semaines pour adopter des projets de loi avant la fin de la présente session. Dans un contexte de mi-mandat, vous pouvez imaginer qu'il pourrait y avoir prorogation et, dans ce cas, le projet de loi mourrait au *Feuilleton* encore une fois.

Nous pourrions être en faveur de vos recommandations, mais croyez-vous que nous pouvons examiner le projet de loi, le modifier, revenir au texte original, sans inventer une nouvelle formulation, le renvoyer à la Chambre et le recevoir à nouveau ici? Ne craignez-vous pas que d'autres aspects du projet de loi qui vous satisfont mourraient en même temps?

M. McNaney: Ce que je retiens — et je présume que c'est vrai aussi pour M. Galimberti — c'est qu'il y a d'autres dispositions dans ce projet de loi et qu'il s'agit de la deuxième ou troisième tentative d'adoption du projet de loi, mais je ne crois pas que le sentiment de frustration que vous éprouvez en essayant de faire adopter ce projet de loi dans le délai imposé par un éventuel congé parlementaire soit suffisant pour adopter une disposition qui ne nous convient pas.

Au bout du compte, si cette disposition est adoptée dans sa forme actuelle, voilà la décision que vous prenez : vous adoptez un projet de loi qui conclut que le Parlement est bien avisé d'exiger, dans un secteur hautement capitalistique et cyclique comme le nôtre — où tout le monde se félicite lorsque l'industrie a une marge de profit de 4 p. 100 — que l'entreprise qui fournit le service annonce son produit à un prix supérieur par rapport à une autre entité qui vend un élément de ce service.

Je ne peux absolument pas voir comment une telle décision serait économiquement justifiée dans une industrie quelconque — et certainement dans une industrie aussi capitalistique et cyclique que la nôtre. Je comprends les contraintes de temps et les exigences que vous avez. Toutefois, j'implore le comité de songer aux conséquences s'il adopte ce projet de loi simplement parce qu'il s'agit de la troisième tentative ou que la Chambre ajournera bientôt ou que vous envisagez une défaite parlementaire. Nous sommes ceux qui en subiront les conséquences.

Le sénateur Dawson : Monsieur Galimberti, nous vous saurions gré de déposer les documents que vous avez.

Mr. Galimberti: I am happy to table the documents that I have referenced with the clerk at the conclusion of this hearing.

The Chairman: Are you concerned that your input into the regulation-making process will not result in advertising regulations you can live with? The bill is not specific about the wording of the regulations.

Mr. McNaney: In terms of WestJet, that is asking me to have hope that it will work its way through. Hope is a wonderful thing on Sunday when I am at church. On the other six days of the week, as a business strategy, it does not work. Could it work its way to actually potentially be not as damaging through regulation? That is possible. Could it work its way out to be even worse than I currently believe it might be through regulation? That is equally possible.

Mr. Galimberti: It is safe to say that we have a pretty high degree of confidence in our regulators. At the same time, it is impossible for us to business plan around high degrees of confidence.

Senator Mercer: I support the position of both Air Canada and WestJet at clause 27, that it needs to be changed. This is a tenuous industry. We have seen it worldwide. I do not think we should do anything to disadvantage our local carriers. I do not fly WestJet because WestJet does not fly where I go. I do fly Air Canada and it galls me that you talk about 777s and 787s when you cannot get your domestic market right. I do not really care about your international market because it is the domestic market that you continually screw up.

I go back to a question that the chair asked about the complaint process. You said that Air Canada handles complaints and that you have enough people to handle complaints. I do not buy it. Two weeks ago at the Ottawa airport, I could not get on the flight I was supposed to take to Toronto because the aircraft had changed. It really disadvantaged me. However, it really ticked off another passenger who had a very critical situation to get to on his trip. I have no idea whether it was business or personal; it did not matter to me.

What was the response of the clerk at the gate? Was it to sooth the man's way? Was it to find him another way? Was it to walk him down to Porter Airlines and get him a ticket? No, it was to call security. I am sorry, but that is not good service. You continue to come here, and it just galls me every time I see someone from Air Canada before this committee. It galls me that you come here and ask for our help when you cannot provide good, common-courtesy service to customers in every airport across this country.

Mr. Galimberti: Many times, interactions with the customer are, by their very nature, individual interactions with individual staff. I know the amount of effort we put in and the tools that we provide and what it is we do to allow our people to help customers. It troubles me greatly every time I hear about an incident, and it happens, where that commitment to service is not met.

M. Galimberti : Je me ferai un plaisir de remettre au greffier les documents dont j'ai parlé, à la fin de la réunion.

La présidente : Craignez-vous, malgré votre participation au processus de réglementation, que le règlement sur la publicité ne vous convienne pas? Le projet de loi n'est pas précis quant à la formulation du règlement.

M. McNaney : Pour ce qui est de WestJet, vous me demandez d'espérer que les choses se règlent d'elles-mêmes. L'espoir est une chose merveilleuse le dimanche, lorsque je suis à l'église. Durant les six autres journées de la semaine, l'espoir ne suffit pas dans une stratégie d'affaires. Le règlement peut-il rendre les choses moins dommageables? C'est possible. Le règlement peut-il rendre les choses encore pires que je ne le crains déjà? C'est possible aussi.

M. Galimberti : Nous pouvons dire que nous avons beaucoup confiance dans nos organismes de réglementation. En même temps, nous ne pouvons pas établir nos plans d'affaires en fonction d'un sentiment de confiance.

Le sénateur Mercer : J'appuie la position d'Air Canada et de WestJet concernant l'article 27, à savoir qu'il doit être modifié. Il s'agit d'une industrie fragile. Nous l'avons vu dans le monde entier. Je ne crois pas que nous devons faire quelque chose qui désavantagerait nos transporteurs locaux. Je ne voyage pas avec WestJet parce que WestJet ne va pas là où je vais. Je voyage avec Air Canada, et cela m'irrite que vous parliez des 777 et des 787 alors que vous ne pouvez pas mettre de l'ordre dans votre marché intérieur. Le marché international m'importe peu, parce que c'est dans le marché intérieur que vous continuez de cafoûiller.

Je reviens à une question que la présidente a posée au sujet du processus de plaintes. Vous avez dit qu'Air Canada traite les plaintes et qu'il y a suffisamment d'employés à cette fin. Je ne vous crois pas. Il y a deux semaines, à l'aéroport d'Ottawa, je ne pouvais monter à bord de l'appareil qui devait me rendre à Toronto parce que l'avion avait changé. J'étais vraiment ennuyé. Toutefois, la situation a suscité la colère d'un autre passager qui devait absolument prendre cet avion. Je n'ai aucune idée si c'était pour des raisons d'affaires ou pour des raisons personnelles; cela m'importait peu.

Comment a réagi le préposé au comptoir? A-t-il essayé de le calmer, de trouver une autre solution, de l'amener au comptoir de Porter Airlines et d'obtenir un billet pour lui? Non, il a appelé les agents de sécurité. Excusez-moi, mais ce n'est pas un bon service. Vous continuez de vous présenter ici et je suis estomaqué chaque fois que je vois un représentant d'Air Canada devant notre comité. Je suis estomaqué que vous veniez ici et que vous demandiez notre aide alors que vous ne pouvez pas fournir un service efficace et courtois à vos clients dans chaque aéroport du Canada.

M. Galimberti : Bien souvent, les interactions avec les clients sont, de par leur nature, des interactions individuelles. Je sais tous les efforts que nous mettons, les outils que nous fournissons et ce que nous faisons pour permettre à notre personnel d'aider les clients. Je suis grandement troublé chaque fois que j'entends parler d'un incident — et il y en a — où le service à la clientèle laisse à désirer.

I cannot speak to the individual instance you witnessed. It certainly does not sound like it was a pleasant experience, not only for that passenger but for those around him. All I can say is that, from the management level down through the rest of the operation, I legitimately believe that we are trying in a very sincere way to address customer issues. I know that we track the metrics that we have at our disposal through actively surveying our customers and through actively monitoring the complaints that come in to address some of those concerns.

Senator Mercer: Mr. Galimberti, I am surveyed all the time. I am an elite or super-elite member, depending on which area I have to be in. Do you know what flights they call me about? They call me about the flight from Ottawa to Toronto. It is a 45-minute flight. What can go wrong, other than the fact that I got bumped off that one flight? They never call me about the bad service on the flight from Ottawa to Halifax that I take every week.

As I say, I will support you both; if I need to be the person who moves the amendment to the bill to support what both airlines want, I will.

Mr. McNaney may have the same problems, but I do not know because I do not fly that airline.

I do not know how much money Air Canada is spending on professional development of the staff at the gate, both at check-in and after you pass security at the gate. Back when Air Canada and Canadian Airlines merged, it was easy to tell the difference. The Canadian Airlines staff were the people who gave you good service, and the people who were ignorant to you were the people from Air Canada. Are you spending any money to fix this problem?

Mr. Galimberti: Yes, we are spending considerable amounts of money to address customer-service issues on an ongoing basis. I will commit to you personally and to this committee to get back any information that I can as to the nature of those programs that is not of a confidential nature.

Senator Merchant: I hate to pounce on you because you have just had a whipping here, but if airline complaints are more aligned with market share today than in 2000, then WestJet's complaints must be up and Air Canada's must be down — because your market share has been going up, Mr. McNaney.

Are you having more complaints, Mr. Galimberti, or are you having fewer complaints than in 2000?

Mr. Galimberti: Speaking from Air Canada, I think that our complaints are going down. Market share is one metric that one can look at. We are flying more passengers today than ever before. We are in something like our seventeenth consecutive month of record load factor. Although WestJet has certainly grown as a carrier in this country, we are flying far more people than we used to. We had 32 million passengers last year, which is an enormous amount.

Je ne peux pas parler de l'incident dont vous avez été témoin. Ce n'était certainement pas une expérience plaisante, ni pour ce passager ni pour ceux autour de lui. Tout ce que je peux dire, c'est que, à tous les niveaux des opérations, je crois que nous essayons très sincèrement de régler les problèmes liés à notre clientèle. Nous examinons les données que nous recueillons en menant des sondages auprès de nos clients et en surveillant activement les plaintes que nous recevons afin de régler ces problèmes.

Le sénateur Mercer : Monsieur Galimberti, je réponds à des sondages constamment. Je suis un membre élite ou super élite, selon la région où je dois me rendre. Savez-vous sur quels vols portent les sondages? Sur le vol Ottawa-Toronto, un vol de 45 minutes. Que peut-il se passer d'ennuyeux, mis à part le fait que je ne suis pas parti en priorité sur ce vol? On ne m'appelle jamais pour me poser des questions sur le mauvais service offert sur le vol Ottawa-Halifax que je prends toutes les semaines.

Comme je l'ai dit, je vais vous appuyer tous les deux; si c'est moi qui dois proposer l'amendement au projet de loi pour satisfaire les deux compagnies aériennes, je le ferai.

M. McNaney a peut-être les mêmes problèmes, mais je l'ignore parce que je ne voyage pas avec sa compagnie aérienne.

Je ne sais pas combien d'argent Air Canada consacre au perfectionnement du personnel au comptoir, que ce soit à l'enregistrement ou après que vous ayez passé les contrôles de sécurité. À l'époque où Air Canada et Canadian Airlines ont fusionné, c'était facile de faire la distinction. Les employés de Canadian Airlines étaient ceux qui vous donnaient un bon service, et les gens qui ne se souciaient pas de vous étaient les employés d'Air Canada. Dépensez-vous un peu d'argent pour régler ce problème?

M. Galimberti : Oui, nous dépensons beaucoup d'argent pour régler les problèmes de service à la clientèle de façon continue. Je m'engage personnellement devant vous et devant le comité à vous transmettre toute l'information possible, qui n'est pas confidentielle, sur la nature de ces programmes.

Le sénateur Merchant : Je déteste m'acharner sur vous parce que vous venez de recevoir un bon coup de fouet, mais si les plaintes que reçoit une compagnie aérienne correspondent plus à la part du marché qu'en 2000, alors les plaintes que reçoit WestJet doivent être à la hausse et celles d'Air Canada doivent être à la baisse, puisque votre part du marché a augmenté, monsieur McNaney.

Monsieur Galimberti, recevez-vous plus ou moins de plaintes qu'en 2000?

M. Galimberti : Pour ce qui est d'Air Canada, je crois que les plaintes sont à la baisse. La part du marché est une mesure que nous pouvons examiner. Nous transportons plus de passagers aujourd'hui que jamais auparavant. Je crois que c'est le dix-septième mois consécutif où nous enregistrons un coefficient de remplissage record. Bien que WestJet ait certainement pris de l'expansion au pays, nous transportons beaucoup plus de personnes qu'avant. Nous avons eu 32 millions de passagers l'an dernier, un chiffre énorme.

Are complaints going down? I sincerely believe they are. Is the number of travellers going down? No, it is quite the opposite. The number of passengers is skyrocketing.

Mr. McNaney: We have not seen any appreciable increase based on increased frequency. Our view is that it is our responsibility to try to rectify whatever that complaint or problem may be long before it is necessary for an agency of government to spend its time trying to resolve it for us.

Senator Merchant: For what it might be worth, I fly both WestJet and Air Canada, because I live in Regina, and I hear many people saying that they prefer to fly WestJet. Deliberately, they will fly with WestJet. One reason might be that your planes are different. They are a little larger. Sometimes, when you go from Regina to Winnipeg, the Air Canada planes are small. However, I think it also has to do with the service. I am hearing that Air Canada is becoming arrogant and that WestJet is giving better service, for what it is worth.

Mr. Galimberti: I grew up in Regina, so I am especially sensitive to that particular market, as I go back there quite frequently; as well, my mother still flies out of there on a fairly regular basis. That does bother me in a way. I can only tell you that I personally am fairly aggressive in my department.

Government community relations is not limited to the federal level. I do provincial government relations and municipal government relations. We engage in an ongoing dialogue with our airport partners. We actively meet with local chambers of commerce. We have met with Mayor Fiocco of Regina on numerous occasions to detail for them the service we provide, the tourism dollars, the business dollars that we bring to communities across Canada. The fact is that we are a presence in communities across Canada. We have a great charitable program called Kids Horizons that donates millions of dollars and millions of air miles for free travel across this country over the course of a year.

Are we becoming arrogant? I sincerely hope we are not. I certainly can speak for myself and the broader corporate umbrella to tell you that we do just about everything we can to get out to communities and let them know that we are present.

Senator Merchant: I have a question on clause 19, which removes the agency's power to investigate monopoly conditions on domestic routes and rates on its own initiative. Again, I am a westerner, someone who lives in a city with a limited number of choices. Are your companies supportive of these provisions? Why should this right be taken away from the agency?

Mr. McNaney: In terms of WestJet, I can tell you that I am ostensibly focused on that one clause with respect to the all-in advertising, so I have not looked at the rationale behind that particular clause.

Les plaintes sont-elles à la baisse? Je crois sincèrement que oui. Le nombre de voyageurs est-il à la baisse? Non, c'est plutôt le contraire. Le nombre de passagers atteint des chiffres record.

M. McNaney : Nous n'avons pas observé de hausse appréciable malgré la fréquence plus élevée. Nous croyons que nous avons la responsabilité d'essayer de régler les problèmes ou les plaintes bien avant qu'un organisme du gouvernement ne soit obligé de les régler pour nous.

Le sénateur Merchant : Mon commentaire vaut ce qu'il vaut; je voyage avec WestJet et Air Canada, parce que je vis à Regina, mais bien des gens disent qu'ils préfèrent voyager avec WestJet. Ce sera leur premier choix. C'est peut-être parce que vos avions sont différents; ils sont un peu plus spacieux. Les avions d'Air Canada qui font la navette entre Regina et Winnipeg sont petits. Toutefois, je crois que c'est aussi une question de service. On dit qu'Air Canada devient arrogant et que WestJet donne un meilleur service, et ce commentaire vaut ce qu'il vaut.

M. Galimberti : J'ai grandi à Regina, alors je suis particulièrement sensible à ce marché puisque j'y retourne fréquemment; de plus, ma mère prend encore l'avion de là de façon régulière. Cela me dérange d'une certaine façon. Je peux seulement vous dire que je suis personnellement assez dynamique dans mon service.

Les relations que nous avons ne sont pas limitées au gouvernement fédéral. J'entretiens des relations avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales. Nous avons des liens continus avec nos partenaires aéroportuaires. Nous rencontrons les représentants des chambres de commerce. Nous avons rencontré le maire Fiocco, de Regina, et son équipe à plusieurs reprises pour leur exposer en détail le service que nous offrons, l'argent des touristes et des gens d'affaires que nous amenons dans les communautés partout au Canada. Nous sommes une présence dans les localités partout au Canada. Nous avons un excellent programme de bienfaisance que nous appelons Horizons Enfance, qui fait don de millions de dollars et de millions de milles aériens pour des voyages gratuits partout au pays au courant d'une année.

Devenons-nous arrogants? J'espère sincèrement que non. En mon nom personnel et au nom de la compagnie aérienne, je peux vous dire que nous faisons tout ce que nous pouvons pour rejoindre les localités et leur dire que nous sommes présents.

Le sénateur Merchant : J'ai une question au sujet de l'article 19, qui enlève à l'office le pouvoir de mener, de sa propre initiative, des enquêtes sur les monopoles sur les vols intérieurs et les tarifs. Encore une fois, je suis originaire de l'Ouest et je vis dans une ville où le choix est limité. Vos entreprises sont-elles en faveur de ces dispositions? Pourquoi doit-on retirer ce droit de l'office?

M. McNaney : Concernant WestJet, je peux vous dire que je me concentre sur l'article portant sur la publicité des tarifs tout inclus, et je ne me suis donc pas attardé au raisonnement derrière cette autre disposition.

Mr. Galimberti: I do not think it is appropriate to compel a carrier with a business motive to fly a non-profitable route. The history of bankruptcies in the airline industry is well-told. The road is literally littered with discarded planes of airlines gone past. Am I comfortable with the CTA not having that jurisdiction? Quite frankly, I do not know how much it was employed in the first place. I do not know that it is particularly significant. I am fairly comfortable with the clause.

Senator Merchant: Finally, I would also like to be on the record about clause 27. I see this as ease of advertising versus knowledge. A few years ago, a certain flavour of government passed the GST because they said it would make it easier for the consumer to see the taxation. It seems to me that the opposite is applied in this case. I know that it makes people angry, but I do think there is a duty to have an informed public. The public ought to know what taxes are imposed by government. It may annoy them, but I do not think hiding things from the consumer serves the public interest. I support you in your concerns about this.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McNaney and Mr. Galimberti, for your presence here tonight. We heard you and we will look into whatever we can do with the proposed legislation. We will do our best. We are always trying to reach our goals — that is, to protect the public while at the same time making things possible for the industry.

Our next witnesses are Mr. Cliff Mackey, who is with the Railway Association of Canada, and, from Canadian National Railway Company, Mr. Claude Mongeau and Mr. Jean Patenaude.

Cliff Mackey, President, Railway Association of Canada: The Railway Association of Canada — RAC — with over 60 members, represents virtually all railways operating in Canada — that is, the large class 1s, CPR and CN, short-line and regional railways, intercity passenger and commuter rail service providers, and tourist train operators across the country. As president of the RAC, I am pleased to have the opportunity to comment on Bill C-11.

To put it in context, honourable senators will remember that almost seven years ago there was a review of the Canadian Transportation Act. That panel reported, and we were active participants in that process and welcomed many of its recommendations. We see Bill C-11 as a partial response to that panel.

Today, I appear on behalf of the association. First, I want to say clearly that we fully support the intent of Bill C-11, and most of its provisions, but within it there is one specific provision that is of significant concern to the entire railway industry. I am referring to clause 95.1, dealing with noise and vibration caused by railway construction and operations.

M. Galimberti: Je ne crois pas qu'il convienne de forcer un transporteur qui a un objectif commercial d'effectuer un vol qui n'est pas rentable. L'histoire des faillites dans l'industrie aérienne a été souvent racontée. Le chemin est jonché d'avions abandonnés par les défunctes compagnies aériennes. Suis-je d'accord pour retirer ce pouvoir à l'OTC? Pour dire franchement, je ne sais pas dans quelle mesure il a utilisé ce pouvoir. Je ne sais pas s'il l'a fait souvent. Je suis passablement à l'aise avec cet article.

Le sénateur Merchant: Enfin, j'aimerais dire certaines choses pour le compte rendu au sujet de l'article 27. Il me semble qu'on privilégie ici la publicité par rapport à la connaissance. Il y a quelques années, un certain gouvernement a adopté la TPS parce que, disait-il, ce serait plus facile pour le consommateur de voir la taxe. Il me semble que le contraire s'applique dans ce cas-ci. Je sais que la chose irrite les gens, mais je crois que nous avons le devoir de les informer. La population doit savoir quelles taxes sont imposées par le gouvernement. Cela les ennuie peut-être, mais je ne crois pas que nous servons l'intérêt public en cachant des choses au consommateur. Je vous appuie à cet égard.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur McNaney et monsieur Galimberti, de votre présence ici ce soir. Nous vous avons entendus et nous verrons ce que nous pouvons faire avec le projet de loi. Nous ferons de notre mieux. Nous essayons toujours d'atteindre nos objectifs, c'est-à-dire protéger le public tout en permettant à l'industrie de fonctionner.

Nos prochains témoins sont M. Cliff Mackey, qui représente l'Association des chemins de fer du Canada, ainsi que M. Claude Mongeau et M. Jean Patenaude, porte-parole de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Cliff Mackey, président, Association des chemins de fer du Canada: L'Association des chemins de fer du Canada — l'ACFC — qui compte une soixantaine de membres, représente pratiquement tous les chemins de fer en exploitation au pays, notamment les grands chemins de fer marchandises de classe 1, le CN et le Chemin de fer Canadien Pacifique, les chemins de fer régionaux et d'intérêt local ainsi que les chemins de fer voyageurs interville, de banlieue et touristiques. À titre de président de l'ACFC, je me réjouis de l'occasion qui m'est offerte de commenter le projet de loi C-11.

Les honorables sénateurs se rappelleront qu'il y a près de sept ans, la Loi sur les transports au Canada avait fait l'objet d'un examen. Nous avons participé activement à ce processus; le comité responsable de l'examen avait déposé son rapport et nous nous étions réjouis de bon nombre de ses recommandations. Le projet de loi C-11 constitue, selon nous, une partie de la réponse au rapport de ce comité.

Je m'adresse à vous aujourd'hui au nom de l'association. Premièrement, je tiens à exprimer clairement que nous appuyons sans réserve l'intention du projet de loi C-11 et la plupart des dispositions qu'il renferme, mais il y en a une en particulier qui préoccupe grandement l'ensemble du secteur ferroviaire, en l'occurrence le paragraphe 95.1, qui traite du bruit et des vibrations causés par la construction et les activités ferroviaires.

I am sure you are aware that the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities amended the noise provision, removing the proposed reasonableness test found in the initial version of the bill and replacing it with an obligation on railway companies to:

... cause as little noise and vibration as possible, taking into account

(d) the potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway.

The RAC is concerned that these specific wording changes could harm the railway industry, those who depend on reliable freight and passenger service and, in some cases, even the regulator. Like many industries in Canada, railways must, in some cases, operate 24 hours a day, 7 days a week, to move products essential to the economic and social well-being of our country. The economy and viability of shippers from coast to coast relies on efficient and reliable rail service. I am sure you have all seen in the recent past what even short-term interruptions in that service can do to us as an economy.

I should like to summarize some legal analysis that we have prepared that outlines some of the concerns we have about proposed section 95.1.

I should say at this point that my colleague Jean Patenaude is with us tonight. He is an expert on regulatory matters when it comes to transportation and he can speak in more detail if you wish.

Let me start by referring to 95.1 and its wording, which, in our view, is rarely used. The wording "as little as possible" is not commonly used to establish standards in federal legislation. Transport Canada itself conceded during its appearance before the House of Commons committee that these words were not frequently used. Words such as "reasonable" or "unreasonable" are established terminology that has been tested in law in the past. Departing from established terminology in our view will lead to challenges from various parties, including possibly federal regulators, thus requiring judicial interpretation and frankly more uncertainty in the system.

Some have suggested that the words "as little as possible" will import the concept of reasonableness. We have looked at this carefully and we disagree. Bill C-11 was introduced with the words "shall not cause unreasonable noise" and was changed to remove the reasonableness test and replaced by the words "as little noise and vibration as possible."

Comme vous le savez sans doute, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a modifié les dispositions sur le bruit pour en éliminer la disposition sur le critère du bruit raisonnable proposée dans la version initiale et y substituer l'obligation pour un chemin de fer de :

[...] faire le moins de bruit et de vibrations possible, compte tenu [...] (de)

d) l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

L'ACFC craint que ce changement de libellé ne soit néfaste pour le secteur ferroviaire, pour les personnes qui comptent sur un service ferroviaire marchandises et voyageurs fiable de même que, dans certains cas, pour l'organisme de réglementation. Comme de nombreuses entreprises industrielles canadiennes, les chemins de fer doivent parfois fonctionner 24 heures sur 24 et sept jours sur sept afin d'être en mesure d'acheminer les produits essentiels au bien-être économique et social de notre pays. Notre économie ainsi que la viabilité des expéditeurs d'un bout à l'autre du pays dépendent d'un service ferroviaire efficace et fiable. Vous avez tous pu constater récemment, j'en suis sûr, ce que des interruptions du service ferroviaire, même de courte durée, peuvent avoir comme répercussions sur l'économie.

Je vais vous présenter une analyse juridique sommaire que nous avons préparée et qui met en lumière certaines de nos préoccupations au sujet du paragraphe 95.1.

Je tiens à dire que mon collègue Jean Patenaude m'accompagne ce soir. Il est spécialiste des questions concernant la réglementation dans le secteur des transports et il pourra discuter du sujet plus en détail avec vous si vous le souhaitez.

Permettez-moi d'abord de vous parler du libellé du paragraphe 95.1, qui, selon nous, est rarement utilisé. L'expression « le moins possible » n'est pas souvent utilisée pour établir des normes dans la législation fédérale. En fait, Transports Canada a reconnu, lors de sa comparution devant le comité de la Chambre des communes que ces mots n'étaient pas souvent utilisés. Des mots tels que « raisonnable » et « déraisonnable » sont des termes établis qui ont fait leurs preuves. L'utilisation d'un libellé s'écartant de la terminologie établie donnera lieu selon nous à des contestations de la part des différentes parties, y compris les organismes de réglementation fédéraux, ce qui exigera une interprétation judiciaire et engendrera, il faut l'avouer, davantage d'incertitude.

Certains ont prétendu que l'expression « le moins possible » renvoie au concept de caractère raisonnable. Nous nous sommes longuement penchés là-dessus, et nous avons conclu que ce raisonnement est inexact. La première version du projet de loi C-11, qui précisait que la compagnie de chemin de fer était « tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable », a été modifiée pour en retirer le concept de caractère raisonnable et le remplacer par l'expression « le moins possible ».

As such, it is our belief that the Canadian Transportation Agency, or any other party who may, in the future, file a noise complaint, can argue that the intent of Parliament was to replace the reasonableness test with one of a strict duty.

The second point I should like to make with regard to 95.1 is that it exceeds the requirements found in the law. Regarding the current noise complaints, a railway can generally raise, as a defence, that it is not at fault and that its operations do not exceed the inconveniences that would otherwise be accepted given the location of the residence of the person who is making the complaint. Again, this comes back to the concept of reasonable. Proposed section 95.1 would effectively impose a strict obligation on a railway and a duty exceeding that imposed on those who neighbour our operations.

The third point I should like to make is that 95.1 would, in our view, effectively eliminate the use of a statutory defence. As I am sure some of you know, a company is allowed by statute to engage in activities that are intended to benefit the public and the community at large, even though the activities could be considered a nuisance to some. The wording "as little . . . as possible" will make it nearly impossible, in our view, for a railway to successfully raise this as a defence in the event of a future dispute.

An ongoing point is that proposed section 95.1, in our view, obligates only the railway party in this relationship. There are no counterbalancing obligations on land developers to notify railways before building near-railway infrastructure. In addition, there are no provisions requiring community planning boards to set construction standards for developments near railways; and further there are no restrictions on the issuance of any municipal construction permits or similar kinds of documents.

I wish to point out to the committee that railways have made considerable accommodations to mitigate the impacts of their operations on local residents in the past. We have gone so far as to move yards and operations out of the central parts of towns and cities across the country to industrially zoned areas, only to find, unfortunately, that some years later, residential units are now being developed in close proximity to those new operations, resulting again in having to deal with issues of noise and other related matters.

Recently, the RAC has been working closely with the Federation of Canadian Municipalities through a memorandum of understanding to improve community relations with FCM members and railways. The agreement is continuing to build on previous work to improve municipal planning guidelines and to develop new techniques and technologies to mitigate

En conséquence, nous croyons que l'Office des transports du Canada, ou toute autre partie qui, dans l'avenir, déposera une plainte liée au bruit, pourra soutenir que l'intention du Parlement était de remplacer le critère du caractère raisonnable par une obligation stricte.

Deuxièmement, je tiens à faire valoir que le paragraphe 95.1 dépasse les exigences de la loi. À l'heure actuelle, lorsqu'une plainte liée au bruit est déposée contre un chemin de fer, celui-ci peut généralement invoquer comme moyen de défense qu'il n'a commis aucune faute et que ses activités n'entraînent pas plus d'inconvénients que ce qui serait autrement acceptable compte tenu de l'emplacement de la résidence de la personne qui porte plainte. Cela concerne encore une fois le concept de caractère raisonnable. Or, le paragraphe 95.1 aurait pour effet d'imposer une obligation stricte au chemin de fer dépassant celle qui est imposée aux personnes vivant à proximité d'installations ferroviaires.

Troisièmement, le paragraphe 95.1 élimine, selon nous, le recours à la défense fondée sur l'autorisation légale. Comme certains d'entre vous le savent sans doute, une entreprise est autorisée, par voie législative, à exercer des activités dont le but est de servir l'intérêt du public et de la collectivité en général, même si ces activités pourraient être considérées comme une nuisance par certains. L'expression « le moins possible » rendra presque impossible pour une compagnie de chemin de fer, à notre avis, de recourir à cette défense avec succès.

Quatrièmement, nous croyons qu'aux termes du paragraphe 95.1, les obligations incombent uniquement au chemin de fer. En effet, les promoteurs immobiliers ne sont, en contrepartie, tenus par aucune obligation d'aviser les compagnies de chemin de fer avant d'entreprendre des travaux de construction à proximité d'infrastructures ferroviaires. De plus, aucune disposition n'oblige les conseils d'aménagement communautaires à établir des normes de construction pour les ensembles résidentiels à proximité des infrastructures ferroviaires, et il n'existe aucune restriction concernant l'émission des permis de construction municipaux ou d'autres documents similaires.

Je tiens à faire remarquer au comité que les chemins de fer ont pris des mesures appréciables pour atténuer les répercussions de leurs activités sur les résidents. Ils sont allés jusqu'à transférer leurs triages et leurs activités en dehors des centres des villes et des municipalités et les ont relocalisés dans des secteurs à zonage industriel pour se rendre compte, malheureusement, quelques années plus tard, que des unités résidentielles étaient construites tout près de leurs installations, ce qui a donné lieu encore une fois à des plaintes liées notamment au bruit.

Récemment, l'ACFC a commencé à collaborer étroitement avec la Fédération canadienne des municipalités dans le cadre d'un protocole d'entente afin d'améliorer les relations entre les municipalités membres de la FCM et les chemins de fer. Le protocole d'entente s'appuiera sur les travaux déjà réalisés dans le but d'améliorer les lignes directrices en matière de planification

noise and vibrations caused by railway operations. We think this is the right approach and we think it is working very well.

Unfortunately, proposed new 95.1 does not recognize any of that activity. It simply links the obligation of a railway company to residents in the area and it makes no reference whatsoever to zoning or other municipal control matters.

Finally, 95.1, in our view, faces railways with a continuing obligation to respond to complaints even when it is poor community planning or others that caused the original problem. Further, the financial burden that such an obligation could impose on railways is not considered at all.

In conclusion, it is our view that both freight and passenger railways require assurance that they can maintain current and future operations in a stable manner. The railway industry has made tremendous efforts in the past to work with its communities — and I can tell you that we intend to do that in the future.

If freight railways, whether they are large class 1s or short-lines, small companies, are forced to restrict the duration of their operations, it would have an immediate and significant impact on manufacturer supply chains. Railways simply do not have the capacity to increase their traffic volumes at certain times of the day to meet community concerns and reduce it at other times of the day.

Further, as you know, many individuals rely on passenger rail to get to and from work every day and to travel between major cities in the country. Restricting passenger rail operations would negatively impact these commuter patterns and not only have an economic impact but in our view an environmental impact.

In conclusion, the RAC believes strongly that while we are fully in favour of the intent of Bill C-11, the bill, in its current form, fails to strike the appropriate balance between conflicting interests when it comes to the management of noise. As a result, it could harm the railway industry and those who rely on rail services. I respectfully submit that a more appropriate balance was reached in the original wording of the bill.

Claude Mongeau, Executive Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railway Company: I am pleased to be here. I wish to echo the comments Mr. Mackey made to you so eloquently. I should also like to give you a perspective on the practical issue and quite frankly plead with honourable senators to make the right choice in this instance, to come forward with a proposal to change that particular clause in the

municipale et d'élaborer de nouvelles techniques et technologies d'atténuation du bruit et des vibrations causés par les activités ferroviaires. Nous estimons qu'il s'agit là de la meilleure approche et nous croyons qu'elle fonctionne très bien.

Malheureusement, le paragraphe 95.1 ne tient pas compte de cette initiative. Selon cette disposition, l'obligation de la compagnie de chemin de fer est liée aux résidents du secteur, et non aux règlements de zonage en vigueur à l'échelle locale ou à d'autres règlements municipaux.

Enfin, aux termes du paragraphe 95.1, les chemins de fer auront constamment l'obligation de répondre aux plaintes, même lorsqu'une mauvaise planification ou d'autres causes pourront être à l'origine du problème à l'échelle locale. En outre, le fardeau financier que pourrait imposer une telle obligation pour le chemin de fer ne sera pas pris en considération.

En conclusion, je dois dire qu'à notre avis les chemins de fer tant marchandises que voyageurs doivent avoir l'assurance qu'ils pourront maintenir leurs activités actuelles de manière stable. Le secteur ferroviaire s'est largement efforcé de collaborer avec les collectivités — et je peux vous dire qu'il continuera de le faire dans l'avenir.

Si les chemins de fer marchandises, qu'ils soient de classe 1 ou d'intérêt local, sont forcés de réduire leurs heures d'exploitation, les chaînes d'approvisionnement des fabricants subiront immédiatement d'importantes conséquences négatives. Les chemins de fer ne sont tout simplement pas en mesure d'augmenter leurs volumes de trafic à certaines heures de la journée pour tenir compte des préoccupations de chaque collectivité ni de les réduire à d'autres moments.

En outre, comme vous le savez, beaucoup de voyageurs comptent sur les fournisseurs de services de transport ferroviaire pour se rendre au travail chaque jour et se déplacer d'une grande ville à une autre au pays. Restreindre les activités de transport ferroviaire de voyageurs aurait des répercussions négatives sur les déplacements des personnes en plus d'avoir des conséquences non seulement sur l'économie, mais également sur l'environnement, selon nous.

Pour terminer, je dois dire que, même si l'ACFC appuie sans réserve l'intention du projet de loi C-11, elle est convaincue que cette mesure législative n'offre pas de position d'équilibre appropriée entre des intérêts antagonistes en ce qui concerne la gestion du bruit. En conséquence, le projet de loi pourrait donc être néfaste pour le secteur ferroviaire et pour ceux qui dépendent des services de transport ferroviaire. Selon moi, l'énoncé de la version originale du projet de loi offrait un équilibre plus approprié à cet égard.

Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction financière, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Je suis ravi d'être ici ce soir. Je voudrais reprendre les propos tenus par M. Mackey, qui s'est exprimé en termes éloquentes. Je voudrais aussi vous parler de l'aspect pratique et exhorter très franchement les honorables sénateurs à prendre la bonne décision, c'est-à-dire à proposer une modification à cette

bill. We made our views known on Bill C-11 at the House, and we had many concerns, but in the end, we are at peace with the key elements that are contained in Bill C-11.

There is one fundamental exception — the noise level. We can understand — I am a practical man — why it came about. There has been a void in having a forum where people could have their concerns settled and mediated for many years. This bill reintroduces the role of the CTA to look at these issues with all the seriousness that the CTA can have and render decisions that are binding on the railway to address noise issues. That is very important and we support that.

We believe, however, that the CTA and the law should be anchored on the right policy framework. Quite frankly, this change to go from a standard of reasonableness to one where we are asking the railroads to make as little noise as possible is setting a situation where the standard has no bar. Does “as little as possible,” just to make an analogy, mean that railroads have to levitate?

The reality is railroads do make noise. We do have to operate 24 hours a day. We have been in areas where we have operated for a long time and we do have issues of cohabitation with our neighbouring communities. I will tell you from experience that our issues are largely in Quebec and in B.C., where there are more urban areas and no proper zoning mechanism.

In Ontario, the situation is vastly different. The Ontario process forces anyone who wants to build a new zoning change into a community to give proper notice, which allows the railway to be aware of a development residential or otherwise near its facilities. It allows the railway to go to an Ontario Municipal Board to make known its views. The OMB has criteria that states, for example, that a residential area should be 300 metres away from a rail yard and that construction of the houses should include proper soundproof materials and things of that nature. In the end, we avoid a lot of the problems.

In Quebec, residential developments are the sole purview of the municipality, and often we find that our facilities, overnight, have new residential neighbours located beside the yards. It is the hard reality of a railroad, steel on steel, that we do make noise.

Some people who initially might have been quite comfortable with the noise may go through a phase in their life — more stress or more difficulty sleeping — where suddenly they hear the train all night. It is human nature to be very mad at the railroad that is

disposition en particulier. Nous avons présenté au comité de la Chambre des communes notre point de vue au sujet du projet de loi C-11. Nous avons de nombreuses préoccupations, mais en fin de compte, nous sommes satisfaits des principaux éléments de cette mesure.

Une seule disposition fait exception, à savoir celle qui traite du bruit. Je comprends sa raison d'être — après tout, je suis un homme pratique. Pendant de nombreuses années, il a existé un vide juridique en ce qui a trait au règlement des différends et à la médiation. Ce projet de loi redonne à l'Office des transports du Canada le rôle d'examiner les différends relatifs au bruit avec tout le sérieux dont il sait faire preuve et de rendre des décisions qui obligeront le chemin de fer visé à régler les problèmes concernant le bruit. Il s'agit là d'un changement très important, que nous appuyons.

Nous croyons toutefois que l'Office des transports du Canada ainsi que la loi devraient s'appuyer sur un cadre stratégique approprié. Je dois dire très honnêtement que l'élimination de la disposition sur le critère du bruit raisonnable pour y substituer l'obligation pour un chemin de fer de faire le moins de bruit possible fait en sorte que la norme n'est plus claire. Pour faire le moins de bruit possible, un train doit-il faire de la lévitation?

Le fait est que les activités ferroviaires causent du bruit. Les chemins de fer doivent fonctionner 24 heures sur 24. Dans certaines régions, nous menons des activités depuis longtemps et cela a des répercussions sur les collectivités à proximité. D'après mon expérience, je peux vous dire que c'est principalement au Québec et en Colombie-Britannique que les problèmes sont les plus nombreux, car ces deux provinces comptent davantage de régions urbaines et elles ne se sont dotées d'aucun système de zonage approprié.

En Ontario, la situation est tout autre. Cette province oblige quiconque demande un changement de zonage pour procéder à des travaux de construction à donner un préavis raisonnable. Cela permet à la compagnie de chemin de fer de prendre connaissance du fait qu'un ensemble résidentiel ou autre sera construit à proximité de ses installations. La compagnie peut alors exprimer son point de vue à la Commission des affaires municipales de l'Ontario. La Commission exige par exemple qu'aucun quartier résidentiel ne soit établi à moins de 300 mètres d'une cour de triage et que les maisons soient bâties avec des matériaux d'isolation acoustique. Toutes ces mesures permettent au bout du compte d'éviter bien des problèmes.

Au Québec, l'établissement d'ensembles résidentiels relève uniquement de la compétence des municipalités, et c'est pourquoi il arrive souvent que, du jour au lendemain, de nouveaux quartiers résidentiels se retrouvent juste à côté de nos installations. Les activités ferroviaires causent du bruit; c'est la réalité, et nous n'y pouvons rien.

Certaines personnes, qui se sont toujours accommodées assez bien du bruit, peuvent tout à coup ne plus être capables de le tolérer parce qu'ils vivent une période difficile dans leur vie, qui les rend plus stressées ou les empêche de dormir. Il est humain

nearby. That is reality. To say that the new process or the new standard would call for railroads to have an obligation to have as little noise as possible is not the right standard.

The previous approach that was discussed with Transport Canada gave the railroad the ability to operate and restrained us from causing noise that was unreasonable. The proposed legislation obliges us to make as little noise as possible.

How little is little? It is impossible to judge. It is not necessary. The CTA has a role to play. There are regulations that will be written. Those regulations can be strict, but the test should be one of reasonableness. It is the only way to promote the proper handling of neighbouring issues for the long term while at the same time protecting this fundamental infrastructure, which is so important to our economy.

I am here as a senior executive of CN asking you to consider this one issue and make the right policy choice by coming to something that is more reasonable.

Senator Tkachuk: Were there regulations or was there a law previous to this bill that regulated noise, previous to proposed section 95.1?

Mr. Mackey: There was, but as a result of a court action a number of years ago those particular powers, which were then understood to be vested in the CTA from a regulatory point of view, were struck down by a court, creating a vacuum. One of the important reasons this bill needs to go forward is that we do need a regulatory framework that is reasonable so that in the future we have a proper recourse to resolve disputes with communities and others. It was struck down as a matter of a court decision.

Senator Tkachuk: What was it before?

Jean Patenaude, Assistant General Counsel, Canadian National Railway Company: It was a roundabout way of trying to get to noise. The Canadian Transportation Agency, through cases that had come before it, had interpreted it as giving itself jurisdiction over the regulation or the settlement of disputes between the two parties.

Senator Tkachuk: It was a regulation.

Mr. Patenaude: It was a provision in the legislation. It was a tenuous claim, but the CTA was trying to do the right thing to balance the interests of the two communities. The court came to a conclusion that that link was too tenuous and did not exist. We ended up with a void.

Senator Tkachuk: Did the unreasonable noise provision come about as a result of consultation with the department, your association, and others?

de devenir exaspéré par le bruit d'un chemin de fer qui se trouve à proximité. C'est la réalité. Exiger que les chemins de fer fassent le moins de bruit possible ne constitue pas une obligation acceptable.

La disposition, telle qu'elle était rédigée précédemment, conformément à ce qui avait été convenu avec Transports Canada, précisait que les compagnies de chemin de fer étaient tenues de ne pas faire de bruit déraisonnable. Selon le libellé actuel, la loi nous oblige à faire le moins de bruit possible.

Mais qu'est-ce que le moins possible au juste? C'est impossible à déterminer. L'Office des transports du Canada a un rôle à jouer. Le règlement d'application de la loi sera peut-être strict, mais quoi qu'il en soit, c'est le critère du bruit raisonnable qui devrait être appliqué. C'est ce qui permettra de traiter convenablement les différends avec les résidents et en même temps de protéger cette industrie essentielle pour notre économie.

C'est en tant que vice-président exécutif du CN que je vous demande de prendre la bonne décision en proposant une formulation plus raisonnable.

Le sénateur Tkachuk : Y a-t-il déjà eu une autre disposition dans un règlement ou dans une loi qui traitait du bruit?

M. Mackey : Oui, mais à la suite d'une poursuite en justice il y a un certain nombre d'années, les pouvoirs à cet égard, qui, du point de vue de la réglementation, étaient conférés à l'Office des transports du Canada ont été annulés par un tribunal, ce qui a alors créé un vide juridique. L'une des principales raisons pour lesquelles ce projet de loi doit être adopté, est la nécessité d'avoir un cadre réglementaire acceptable, de sorte qu'il existe un mécanisme de règlement des différends avec les collectivités et d'autres parties. Les pouvoirs ont été annulés par suite d'une décision rendue par un tribunal.

Le sénateur Tkachuk : En quoi consistait-elle auparavant?

Jean Patenaude, chef adjoint du contentieux, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Elle offrait un moyen détourné de traiter les différends liés au bruit. L'Office des transports du Canada, en raison des cas dont il était saisi, croyait comprendre que cette disposition lui donnait le pouvoir de régler les différends entre deux parties.

Le sénateur Tkachuk : Et il s'agissait d'une disposition d'un règlement.

M. Patenaude : Non, il s'agissait d'une disposition de la loi. C'était un peu tiré par les cheveux, mais l'Office ne cherchait qu'à assurer un équilibre entre les intérêts de chacune des deux collectivités. Le tribunal a jugé que la disposition ne permettait pas d'établir avec suffisamment de certitude que l'Office pouvait jouer un tel rôle. C'est ce qui a créé un vide juridique.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que la décision d'opter pour le concept de caractère raisonnable a été prise à la suite de consultations avec le ministère, votre association et d'autres entités?

Mr. Mackey: Yes, a broad set of consultations took place. We were certainly involved and recommended that the approach to what the test should be was an appropriate approach.

Mr. Mongeau: It was through significant consultation with Transport Canada officials and other important officials on this file that we came to the test that was proposed in the initial wording of the bill.

Senator Tkachuk: I am always perplexed by people who buy a home by a railroad and then complain about noise. It is always confusing to me.

When we were on the West Coast, noise was a concern of many of the people who came before us, including the Mayor of Delta — which is a city by the railroad. They were very concerned about the noise and wanted us to do something about it. Maybe this bill regarding unreasonable noise will do it, but what caused the amendment to as little as noise as possible? What was the logic or the debate that went on that caused that twist? This is highly interpretive. As little noise as possible could be no noise.

Mr. Mackey: We were not party to those conversations. I have to be careful. What I can say is what I have been told caused it.

Senator Tkachuk: What do you lawyers say about it, because you raised a concern that you do not agree that this would be close to unreasonable noise. What did your counsel say?

Mr. Mackey: I just briefed you on what my counsel had advised. There was a discussion at the standing committee led by Bloc members, and they were eager, for whatever reasons, to make this appear very stringent. That was my understanding of what motivated the change at the committee level. The government, as you know, proposed a more reasonable test when they tabled the bill.

Senator Tkachuk: Was this reasonable test in previous incarnations of this bill?

Mr. Patenaude: It was the unreasonable test when Bill C-11 was tabled for the first time.

Mr. Mongeau: The bill introduced the power of the CTA to mediate and arbitrate those issues. We support that and agree that that should be done. The bill introduced the proper test, which is, railroads shall not cause unreasonable noise, which will eventually be backed up by regulation to help the CTA actually define what that means. We are fully supportive of that. We have worked with Transport Canada through every step of that bill to make sure that it was properly entered into the original Bill C-11.

If you were to ask me what happened at the committee — and perhaps I am too honest — when you have a minority government and you have local constituencies who have issues such as this one, mostly in Quebec and B.C., there is the potential for someone to say that that not enough, we would like to have

M. Mackey : Oui, une vaste consultation a eu lieu. Nous y avons participé et nous avons recommandé que le critère du bruit raisonnable soit appliqué.

M. Mongeau : C'est à la suite de nombreuses consultations avec des hauts fonctionnaires de Transports Canada et d'autres personnes haut placées qu'on a abouti à la formulation qui figurait dans la première version du projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Je m'interroge toujours au sujet des personnes qui achètent une maison à proximité d'un chemin de fer et qui se plaignent ensuite du bruit. Je ne comprends jamais.

Lorsque nous avons tenu des audiences dans l'Ouest, de nombreuses personnes qui ont comparu devant nous se sont dites préoccupées par le bruit, notamment le maire de Delta, qui est une ville située à proximité d'un chemin de fer. Elles se plaignaient du bruit et voulaient qu'on fasse quelque chose. Peut-être que cette disposition concernant le bruit contribuera à améliorer la situation, mais ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment on en est venu à modifier le libellé original pour le remplacer par l'expression « le moins possible »? Quelle a été la logique ou le débat qui a suscité ce changement? C'est très relatif. Le moins possible peut vouloir dire aucun bruit du tout.

M. Mackey : Nous n'avons pas participé aux discussions à ce sujet. Je peux seulement répéter ce qu'on m'a dit.

Le sénateur Tkachuk : Qu'en disent vos avocats? Vous avez affirmé que l'utilisation de cette expression ne convient pas. Quelle est l'opinion de vos avocats?

M. Mackey : Je viens tout juste de vous en faire part. Durant les délibérations du comité permanent, des députés du Bloc ont fait savoir qu'ils voulaient absolument, pour quelque raison que ce soit, une obligation stricte. D'après ce que j'ai compris, c'est ce qui a provoqué cette modification à l'étape du comité. Le gouvernement, comme vous le savez, proposait d'appliquer le critère du caractère raisonnable lorsqu'il a déposé le projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que ce critère figurait dans des versions précédentes du projet de loi?

M. Patenaude : Oui, dans la première version du projet de loi C-11 qui a été déposée.

M. Mongeau : Cette mesure législative confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'agir à titre de médiateur dans le cas de ce genre de différends. Nous sommes en faveur de cela. Dans la première version, le projet de loi précisait à juste titre que les compagnies de chemins de fer étaient tenues de ne pas faire de bruit déraisonnable. Pour définir ce que cela signifie, l'Office s'appuiera sur le règlement d'application. Nous sommes tout à fait d'accord. Nous avons collaboré avec Transports Canada à chaque étape de l'élaboration du projet de loi pour faire en sorte que cette disposition y figure.

Si vous me demandiez ce qui s'est passé en comité — je vais peut-être être trop honnête — je vous répondrais que lorsqu'on fonctionne en situation de gouvernement minoritaire et qu'il arrive que des municipalités portent plainte à propos du bruit, principalement au Québec et en Colombie-Britannique, quelqu'un

more. The committee decided, because they have the ultimate ability to do so in a minority government, to introduce this change.

That is why we are here today to tell you that the power of the legislator is sovereign, but sometimes we have to step back and ask ourselves: Are we introducing the right policy choice? I am convinced that this is going too far. There is no way to judge how much "as little . . . as possible" is and it is not a good fit to the reality of a railroad operation. It is a steel-on-steel operation. As long as people are in residential areas too close to the railroad, there will be problems.

It is my own personal experience that there are people who at one time in their life were totally comfortable with the noise but because of circumstances, stress, family issue, sickness, whatever reason, have found themselves in the uncomfortable situation where they do not sleep at night. When you awake at night and hear the railroad, you will blame everything on the railroad. That is the reality. Finding the right balance requires the CTA, but to expect the railroad to be obliged to make as little noise as possible is not the right test.

Senator Zimmer: Thank you for your appearance today. Believe it or not, I am starting to use the rail system between Winnipeg and Saskatchewan. My honourable colleague, Senator Tkachuk, and I come from the same province and we ask complementary questions. I use the rail system because by the time you get to the airport, wait, get on and fly, it does not take that much difference in time.

I took a trip in the last couple of weeks and it is amazing how much research I can do for this committee talking to those attendants about the service and the problems that come from it. I have always welcomed the noise of the railway back in my little town. In times past, on a Saturday morning it used to lull me back to sleep — so I actually like the noise.

Mr. Mackey, you the concern about the usage of the words "potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway" because you believe it will place ongoing obligations on railway companies as opposed to an obligation at a particular point in time.

Will you be satisfied with this provision if it is specified that consideration only applies to persons residing in properties adjacent to a railway before the railway company begins operating there?

Mr. Mackey: The short answer would be, yes, in the sense that in that context we would have the obligation anyway if we were developing a new line to make sure that the local community was on side with it. That would not change anything in that sense.

dira que ce n'est pas suffisant et qu'il faut faire davantage. Le comité a décidé d'apporter ce changement, ce qu'il peut faire étant donné que le gouvernement est minoritaire.

C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui pour vous dire que, même si le pouvoir du législateur est souverain, il faudrait parfois se demander si nous faisons le bon choix. Je suis convaincu que nous allons trop loin. Il est impossible de déterminer ce qu'est « le moins possible », et il est évident que ce choix de mots ne tient pas compte de la réalité, c'est-à-dire du fait que les activités ferroviaires causent du bruit; c'est normal. Tant qu'il y aura des gens qui vivront trop près d'un chemin de fer, il y aura des problèmes.

Si je me fie à mon expérience personnelle, je peux vous dire qu'il y a des gens qui s'accommodaient très bien du bruit, mais qui, en raison de certaines circonstances, du stress, de problèmes familiaux, de la maladie ou de quoi que ce soit d'autre, se retrouvent malheureusement à faire de l'insomnie. Quand vous êtes éveillé la nuit et que vous entendez le bruit causé par le chemin de fer, vous attribuez la source de tous vos problèmes à cela. C'est un fait. Il appartient à l'Office des transports du Canada de trouver un juste équilibre. L'obligation pour les compagnies de chemin de fer de faire le moins de bruit possible ne constitue pas le bon critère à appliquer.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de comparaître devant nous aujourd'hui. Croyez-le ou non, j'ai commencé à utiliser le train pour mes déplacements entre Winnipeg et la Saskatchewan. Mon cher collègue, le sénateur Tkachuk, et moi-même sommes originaires de la même province et nous posons des questions complémentaires. J'utilise le train parce que cela ne prend pas beaucoup plus de temps que de prendre l'avion, si on considère le temps qu'il faut pour se rendre à l'aéroport et y attendre le vol.

J'ai d'ailleurs pris le train dans les deux dernières semaines, et j'ai été étonné de constater à quel point j'ai pu apprendre des choses qui me serviront pour les travaux du comité en discutant avec le personnel à propos du service de transport ferroviaire et des problèmes qui y sont rattachés. J'ai toujours aimé entendre le bruit du chemin de fer dans la petite ville où j'habitais. Ce bruit m'aidait à me rendormir le samedi matin — j'aime bien l'entendre.

Monsieur Mackey, en ce qui concerne la phrase « l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer », vous avez exprimé votre préoccupation, car vous estimez qu'elle fait en sorte que les chemins de fer auront constamment l'obligation de répondre aux plaintes plutôt que de l'avoir de façon ponctuelle.

Si on précisait plutôt qu'il s'agit des personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer, mais qui habitaient là avant que la compagnie de chemin de fer ne commence à mener des activités, est-ce que cela vous conviendrait?

M. Mackey : La réponse courte est oui, car dans ce contexte, nous aurions de toute façon l'obligation, si nous avions l'intention d'établir une nouvelle ligne, d'obtenir l'assentiment de la collectivité. Il n'y aurait pas de changement à cet égard.

The key word in that phrase is the word "potential." It is impossible to define potential, and yet it imposes an obligation. That is the most important word. However, from our point of view, we would rather have the whole concept of who is adjacent and who is not adjacent worked out through regulation and through adjudication and, if necessary, through rulings of the CTA. It is our view that to try to specify that in law is an extremely challenging thing to do. Depending on the geography of the place and the nature of operations, and a whole lot of other things, what could be reasonably defined as being adjacent to our operations will vary all over the country.

Senator Zimmer: With respect to noise and vibration caused by railway construction and operation, when Transport Canada officials appeared before this committee on April 25 we were told that the courts and the agency will have to determine by case law what is unreasonable versus what is reasonable. The statement is interesting on a couple of levels. First, the words used were "reasonable" and "unreasonable" even though the amended bill uses the term "as little noise and vibration as possible."

I do not wish to underestimate the importance of the wording in this bill, but does this suggest that the concept of reasonableness will continue to be the main consideration in reviewing noise and vibration complaints?

Mr. Mackey: This is why we made the point in the presentation that, in our view, they are not the same concepts. If you follow the development of the proposed legislation, clearly the intent of the House of Commons anyway was to change that definition of reasonableness, because that is exactly what they did in the development of the bill.

Mr. Patenaude: When the agency has to ask itself what did Parliament mean when they do that, they are entitled to look at the process before these committees. When they see that the bill used at the beginning the test of unreasonableness and that it was specifically changed to put the test "as little noise and vibration as possible," they will have to read some meaning into that. Otherwise, they will be saying it was changed for nothing and that there is no meaning in the new words. I would beg to differ. I believe they would have to read some meaning into the change, and the change is a different test.

Mr. Mongeau: I would go even simpler matter than that. One should follow the ordinary meaning of the words. "As little as possible" means as little as possible. That is a bar that has no standard. It is as little as possible.

"Reasonable" is a concept in law that means it has to be interpreted, and the interpretation is found a body, in a set of regulations, in jurisprudence, but the test is one that is known across many laws. "As little as possible" — those words are those words.

Senator Zimmer: "As little as possible" has no basement.

Le mot qui me préoccupe dans cette phrase est le mot « possible ». Il est impossible de le définir, et pourtant, il est rattaché à une obligation. C'est le mot le plus important. En outre, nous voudrions que le concept d'adjacent soit défini par voie réglementaire, par un jugement et, si nécessaire, par l'Office des transports. Nous sommes d'avis qu'il est extrêmement difficile d'essayer de définir ce concept par voie législative. Ce qu'on pourrait considérer raisonnablement comme étant adjacent sera différent d'un endroit à un autre au pays, en raison des environs, de la nature des activités et de bien d'autres éléments.

Le sénateur Zimmer : Quant au bruit et aux vibrations causés par la construction et les activités ferroviaires, les représentants de Transports Canada qui ont comparu devant nous le 25 avril nous ont dit que les tribunaux et l'Office des transports devront déterminer en s'appuyant sur la jurisprudence ce qui est déraisonnable par rapport à ce qui est raisonnable. Le libellé est intéressant à quelques égards. Premièrement, dans la première version du projet de loi, on utilisait les mots « raisonnable » et « déraisonnable », mais dans la version modifiée, on dit « le moins de bruit et de vibrations possible. »

Je ne veux pas sous-estimer l'importance du libellé, mais est-ce qu'il signifie que le concept de caractère raisonnable continuera de constituer la principale considération dans le cadre de l'examen des plaintes liées au bruit et aux vibrations?

M. Mackey : C'est pourquoi, dans mon exposé, j'ai affirmé que, selon nous, l'expression « le moins possible » ne renvoie pas au concept de caractère raisonnable. Si vous passez en revue les étapes de l'élaboration du projet de loi, vous constaterez clairement que l'intention de la Chambre des communes était de modifier la définition du concept de caractère raisonnable, car c'est exactement ce qu'elle a fait.

M. Patenaude : Lorsque l'Office des transports devra se demander quelle était l'intention du Parlement lorsqu'il a fait cela, il aura le droit d'examiner les travaux des comités sur ce projet de loi. Quand il constatera que dans la première version on précisait que la compagnie de chemin de fer était tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable et qu'ensuite il y a eu une modification, de sorte qu'il est maintenant stipulé qu'elle doit faire le moins de bruit et de vibrations possible, il devra trouver une raison à ce changement. Sinon, il conclura qu'il était inutile et que la nouvelle formulation ne signifie rien. À mon avis, il jugera qu'il s'agit d'un critère différent.

M. Mongeau : Je dirais que c'est même plus simple que cela. Il suffit de se pencher sur le sens des mots « le moins possible », qui ne veulent pas dire grand-chose.

Le mot « raisonnable » est utilisé dans de nombreuses lois et il doit être interprété en s'appuyant sur des règlements et la jurisprudence. Il s'agit d'un critère connu en droit. L'expression « le moins possible » ne permet pas d'effectuer une interprétation.

Le sénateur Zimmer : On ne peut s'appuyer sur rien.

We were told that case law will be consulted during the review of such complaints. In your experience, have you had such complaints being dealt with historically?

Mr. Patenaude: Yes, we have had some complaints. There used to be complaints when the agency thought it had jurisdiction and ruled on them, so there is that case law, but the test has changed, as we know.

More important, though, there have been cases even during the void where there were complaints against railways and the agency had mediation services and we used the mediation services. In all the cases that I have been involved in with the agency when there was no test, it was not legislated, during mediation with the agency we came to a resolution of the issues between the parties. I believe it was a reasonableness test that did apply.

Senator Tkachuk: On that same question, following up, it has been pointed out to me that in the changes, it says that "a railway company must cause as little noise and vibration as possible" — which is 95.1 — but it also says "taking into account":

(a) its obligations under sections 113 and 114, if applicable.

What are sections 113 and 114?

Mr. Patenaude: These are level-of-service obligations that are imposed on railways. For example, there is an obligation on the railway to handle the traffic being offered to it for carriage. These are the level-of-service obligations of the act.

Senator Tkachuk: Does that mitigate it a bit?

Mr. Patenaude: It says you must take that into account, but the potential impact on residents must also be taken into account as well. That is a subsection that causes us a little heartburn, because potential impact means we do not know what they are and it may vary by resident. It is a potential impact and those could vary.

The problem with this aspect is that it relates the issue to individuals as opposed to relating it to a location, a zoning standard, for example. If you in an industrial area, you know that you can expect certain industrial activities, whereas here it does not really look at that. It just says what are the potential impacts on the people, and take that into account.

Senator Tkachuk: It also says "the area where the construction or operation takes place."

Mr. Patenaude: Yes. One would hope that next to a yard, one expects a standard, even if it is "as little as possible," to be somewhat different, but it is still as little as possible because these are taken into account. It does not take away the test at the top, which is to do as little as possible.

On nous a dit qu'on allait étudier la jurisprudence durant l'examen des plaintes. Y a-t-il déjà eu des plaintes de la sorte?

M. Patenaude : Oui. Il existe une jurisprudence, qui remonte à l'époque à laquelle l'Office des transports croyait qu'il lui incombait de rendre des décisions au sujet de ce genre de plaintes, mais depuis, le critère a changé, comme nous le savons.

Je dois dire aussi que, même pendant la période où il y avait un vide juridique, l'Office offrait des services de médiation auxquels nous faisons appel lorsqu'il y avait des plaintes concernant les chemins de fer. Dans ces cas-là, les deux parties s'entendaient sur un moyen de régler le différend. Je crois que c'est le critère du caractère raisonnable qui s'appliquait.

Le sénateur Tkachuk : On m'a fait remarquer qu'il est précisé au paragraphe 95.1 que « la compagnie de chemin de fer... est tenue de faire le moins de bruit et de vibrations possible » et qu'il est aussi indiqué « compte tenu des éléments suivants » :

les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;

Sur quoi portent ces articles?

M. Patenaude : Il s'agit d'obligations en matière de niveau de services que doivent respecter les compagnies de chemin de fer. Par exemple, elles doivent fournir des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer. Il s'agit des obligations relatives au niveau de services qui figurent dans la loi.

Le sénateur Tkachuk : Cet alinéa a-t-il des conséquences sur ces obligations?

M. Patenaude : Il est indiqué qu'il faut en tenir compte, mais il faut aussi tenir compte de l'incidence possible sur les résidents. Cet alinéa nous préoccupe un peu, car il va de soi qu'on ne sait pas quelle est cette incidence parce qu'elle n'est sans doute pas la même pour tous les résidents. Il s'agit d'une incidence possible, qui peut varier.

Le problème, c'est que l'obligation de la compagnie de chemin de fer est liée aux résidents du secteur et non aux règlements de zonage par exemple. Si vous êtes dans un secteur industriel, vous vous attendez à ce qu'il y ait certaines activités industrielles, mais dans le projet de loi, on ne tient pas compte de cela. On indique seulement qu'il faut tenir compte de l'incidence possible sur les résidents.

Le sénateur Tkachuk : On dit aussi : « les lieux de construction ou d'exploitation du chemin de fer ».

M. Patenaude : En ce qui concerne les activités dans une cour de triage, on s'attendrait à ce que la norme soit différente, mais elle est la même, c'est-à-dire faire le moins de bruit et de vibrations possible.

[Translation]

Senator Dawson: I was an M.P. and I have lived with the problem of having a rail yard next to the Pont de Québec, a yard that has been there for 125 years. Housing developments were built really close by and people complained about the noise. I would tell them that the railway was already there when they bought their condos. The same problem arose with the airport in Ancienne-Lorette; people had bought their houses with planes flying over the roof.

I am a bit worried about the drafting which seems a little different in English and in French. The English says "as little noise as possible" while the French says "le moins possible" [the least possible]. It seems clear to me that the least possible would be to have no activity of any kind. My dilemma — which I mentioned to the witnesses from the aviation companies who appeared earlier — is that it has now been seven or eight years that you have been holding consultations on this bill. Since the consultations started, you are on your fourth minister. You agree with the bill, but you are asking us for a little change. If we agree — because we are the chamber of sober second thought and we do take the responsibility of amending it and sending it back to the House of Commons — we are at the end of a parliamentary sitting that may also be the end of a session because the government could decide to prorogue. We send it to the House of Commons, and, thanks to the Bloc Québécois and the NDP, they pass the same amendment and send it back to us. Certainly the bill would be passed, but the danger is that your bill would be lost. You are the first to say that you agree with most of the bill except these clauses.

Would you prefer to run the risk of having no bill at all and for a new Minister of Transport to come back in six months or a year with new legislation, and when that bill gets to the committee stage in the House of Commons, they perhaps ask for the same thing?

At a certain point, we can decide to chance making the amendment and sending it to the other place. But, on the way, they can put the bill back to its original form. We are confused: The Department of Transport tells us that it can live with the text as it stands. The department is your partner. The minister could have decided to pay us a visit here in the Senate to tell us that he found the amendment tabled in the House of Commons to be unreasonable — let's not mince words — and to ask us to change it. Instead, he came here and told us that he could live with the bill in its present form.

You are putting us in the position of taking a chance on the amendment, because you seem to have a reasonable case — and the situation might be worse in French. But to what extent are you prepared to take the chance of having no bill at all at the end of June?

Mr. Mongeau: I do not think that we would be here if we did not think that it was the right thing to do. Right at the start of my presentation, I appealed to the wisdom of the Senate and I feel that we are here with one single request. We are comfortable with

[Français]

Le sénateur Dawson : J'ai été député et j'ai vécu avec le problème d'avoir, à côté du pont de Québec, une gare de triage qui existait depuis 125 ans. On a construit des édifices résidentiels tout près et les gens se plaignaient du bruit. Je leur disais que lorsqu'ils avaient acheté leur condominium, le chemin de fer était là. Le même problème est survenu avec l'aéroport d'Ancienne Lorette, pourtant les gens avaient acheté leur maison alors que les avions passaient au dessus de leur toit.

Je suis un peu préoccupé par la formulation qui semble un peu différente de l'anglais au français. En anglais on indique « as little noise as possible » tandis qu'en français on indique « le moins possible ». Il me semble évident que le moins possible serait de n'avoir aucune opération en toute logique. Mon dilemme — dont j'ai fait part aux témoins des compagnies d'aviation qui vous ont précédés — c'est que cela fait sept ou huit ans que vous faites des consultations pour ce projet de loi. Vous êtes rendus au quatrième ministre depuis les débuts des consultations. Vous êtes d'accord avec le projet de loi, mais vous nous demandez une petite modification. Si nous acceptons — parce qu'on est la Chambre du second regard et qu'on prend la responsabilité de l'amender et on le retourne à la Chambre des communes — on est rendu à la fin d'une période parlementaire qui peut être aussi la fin d'une session car le gouvernement pourrait décider d'une prorogation. On l'envoie à la Chambre des communes et elle, pour des raisons du Bloc québécois ou le NPD, amène le même amendement et nous le renvoie. C'est sûr qu'on adopterait le projet de loi, mais le risque est que vous perdiez votre projet de loi. Vous êtes les premiers à dire que vous êtes d'accord avec la majorité du projet de loi sauf pour ces articles.

Préférez-vous qu'on prenne la chance de ne pas avoir de loi et qu'on revienne dans six mois ou un an avec un nouveau ministre des Transports et une nouvelle législation et lorsque que ce projet de loi arrivera à l'étape de l'étude en comité de la Chambres des communes, ils demanderont peut-être la même chose?

À un moment donné, nous pouvons décider de prendre la chance d'apporter l'amendement et de l'envoyer à l'autre Chambre. Mais, en cours de route, ils peuvent ramener le projet de loi à la formulation originale. Cela nous rend perplexe; le ministre des Transports nous a dit qu'il est prêt à vivre avec le texte tel qu'il est. Il est votre partenaire. Le ministre aurait pu décider de venir nous voir au Sénat, nous dire qu'il ne trouve pas l'amendement présenté à la Chambre des communes raisonnable — c'est le cas de le dire — et nous demander de le changer. Il est venu ici et nous a dit qu'il était capable de vivre avec le projet de loi tel qu'il était.

Vous nous mettez dans la situation où on peut prendre la chance de l'amender, car vous semblez avoir une revendication raisonnable — d'autant plus que, en français, ce doit être pire. Mais jusqu'où êtes-vous prêt à prendre le risque de ne pas avoir de loi du tout à la fin juin?

M. Mongeau : Je pense que nous ne serions pas ici si nous ne pensions pas que c'était la bonne chose à faire. J'ai fait appel à la sagesse du Sénat au tout début de ma présentation et je pense que nous venons ici avec une seule requête. Le projet de loi C-11 dans

Bill C-11 as a whole. We are convinced that this part is neither well drafted nor good policy. We think that the Senate in its wisdom, and ultimately the second consideration in the House of Commons, will result in the bill most certainly being passed when you send it back with the appropriate amendment. I think that this is the best thing to do under the circumstances.

Senator Dawson: My question was, given the timelines and the number of parliamentary sitting days between now and the middle of June, given the possibility of prorogation, whether you are perhaps saying to us: even if you like the bill, do not pass it. Because it is possible that there is not enough time to send it back and get it back ourselves. In other words, it is going to die on the Order Paper.

[English]

Mr. Cliff: I wish to make three points.

First, we intend, with or without the legislation, to continue to work with communities and others to deal with these issues. It is important to our business and to our relationships with communities. We will continue to use the kind of standards we have in the past even if we do not have a legislative framework. In that context, I do not think this would be in the category of what I call urgent.

Second, if we thought this were a minor issue, you are right that we would not want to interrupt the flow of this proposed legislation. In general, we believe a proper legislative framework for this matter is in everyone's interest. We take this seriously, and that is why we are here today.

Third, coming to your point about time, even if we were to say today that we will compromise or do the expedient thing and not ask you to look at an amendment, we sincerely believe that this standard will cause a multitude of problems in the future and will cause us to have to come back to Parliament to say, "We just cannot live with this kind of approach to life." Our view is that even if we run some risk of the bill getting taken off the Order Paper again or the House being prorogued and it having to be reintroduced yet again, we have lived through the years of trying to get the legislation through and we think this is a serious enough issue that it is a risk worth taking.

Senator Dawson: You could not succeed in convincing the minister and the department that they should have been supportive of your request for an amendment?

Mr. Cliff: We are still trying. I think the discussions that went on between parties during consideration at the other place put the minister in a rather difficult position.

Senator Mercer: Mr. Mongeau's comment earlier about the minority government is a very real one. My understanding is that the amendment came from a New Democrat, with support of the Bloc members. We have Conservatives and Liberals around the table. Maybe if we get our act together, by the time it gets back to the House, our people will agree on the other committee

l'ensemble est une loi avec laquelle nous nous sentons à l'aise. Nous sommes convaincus que cet aspect n'est pas la bonne formulation ni la bonne politique, et nous pensons que votre sagesse au Sénat et, ultimement, le second regard à la Chambre des communes, vont faire en sorte que, lorsque vous allez lui renvoyer la loi avec l'amendement approprié, je suis confiant quant au fait que la Chambre va l'accepter. Je pense que c'est la meilleure chose à faire en la circonstance.

Le sénateur Dawson : Ma question était, étant donné échéancier et le nombre de jours parlementaires restant entre aujourd'hui et la mi-juin, compte tenu de la possibilité de prorogation, que vous êtes peut-être en train de nous dire : même si vous aimez le projet de loi, rejetez-le. Car il est possible qu'on n'ait pas le temps de le renvoyer, puis qu'il nous revienne; en d'autres termes, il va mourir au *Feuilleton*.

[Traduction]

M. Cliff : J'ai trois points à faire valoir.

Premièrement, je tiens à dire que nous avons l'intention, peu importe si cette loi est adoptée, de continuer à collaborer avec les collectivités relativement à ces problèmes. C'est important pour notre industrie et pour nos rapports avec la population. Nous allons continuer à respecter les mêmes normes que par le passé même s'il n'existe aucun cadre législatif à cet effet. Je considère qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi urgent.

Deuxièmement, si nous pensions qu'il s'agit d'un problème mineur, nous ne voudrions pas intervenir; vous avez raison. De façon générale, nous croyons qu'un cadre législatif à ce sujet va dans l'intérêt de tous. Nous prenons ce dossier au sérieux et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Troisièmement, quant au point que vous avez fait valoir au sujet du temps, même si nous étions prêts aujourd'hui à laisser tomber notre demande, il demeure que cette norme entraînera une multitude de problèmes dans l'avenir, qui nous obligeront plus tard à refaire la même démarche que maintenant. Malgré le fait que nous risquons de faire en sorte que le projet de loi meurt au *Feuilleton* encore une fois et qu'il doit être représenté, nous sommes prêts à prendre ce risque puisqu'il s'agit d'une question suffisamment importante à nos yeux et que, de toute façon, cela fait des années qu'on essaie de faire adopter cette loi.

Le sénateur Dawson : Vous n'avez pas réussi à convaincre le ministre et le ministère d'appuyer votre demande d'amendement, n'est-ce pas?

M. Cliff : Nous essayons encore. Je crois que les discussions qui ont eu lieu entre les diverses parties dans le cadre de l'examen du projet de loi à l'autre endroit ont mis le ministre dans une situation plutôt difficile.

Le sénateur Mercer : Le commentaire qu'a fait M. Mongeau tout à l'heure à propos de la situation de gouvernement minoritaire est tout à fait juste. Je crois savoir que l'amendement a été proposé par un néo-démocrate, appuyé par les députés du Bloc. Il y a des sénateurs conservateurs et libéraux autour de la table aujourd'hui. Si nous parvenons à nous mettre

to fix this. It does not make much sense to me. It reminds of the people who say, "I want to move closer to the airport," so we will build a subdivision close to the airport, and as soon as they move in they start complaining about the noise from the planes. It is silly.

How many noise complaints do you receive annually?

Mr. Mongeau: I do not know the exact number, but I will tell you that the concentrations of issues or hot buttons are in Quebec and B.C. The reasons are understandable. In Quebec, residential developments are the single purview of municipalities, and we have seen encroachments and new housing developments right by our yard. From that point, it is an uphill battle with noise-level issues, et cetera. In most instances, we are the party that was there in the first place. Over time, residential development occurs nearer and nearer the yards and causes problem. We do not have anywhere near the same issues in Ontario because there are simple standards applied by the Ontario Municipal Board. They do not let residential units closer than 300 metres unless they have a specific housing construction requirement, thicker walls, windows that are better insulated to address the problem, or they have a servitude on the noise issue so people understand what they are getting into when they zone residential near a yard. If you do not have that kind of discipline, and that is the case in the B.C. and Quebec, the other two major urban areas where we have more of those neighbouring problem, you have creeping noise issues, which are becoming a problem.

Senator Mercer: When we were in British Columbia on another matter, we kept hearing complaints about the lack of good rail travel to and from container piers, until we talked to municipalities who complained about the plans for more rail travel from the container piers. I share your frustration.

You talked about Ontario and the rules in place there. Is there any advice you could give to the federal government? Is there a way we could take what you consider good rules in Ontario and incorporate them in the proposed legislation or another piece of legislation, to fix this problem? I know we will get into federal-provincial-municipal issues.

Mr. Mongeau: We are doing that without legislation, and my friend here is on the road every day with municipalities doing that, having common standards.

Mr. Cliff: We are doing that in developing our relationship with the Federation of Canadian Municipalities. One key reason for that undertaking was to find a way to work with municipalities to put in place better standards, planning standards, and procedures.

Coming back to the point that Senator Dawson made, I would be concerned to suggest that to you, because that would be a major departure from the existing structure of the legislation, and there are other acts out there. For example, I am sure you are

d'accord, d'ici à ce que le projet de loi soit renvoyé à la Chambre, nos collègues qui siègent à l'autre comité se seront entendus pour régler le problème. Ce n'est pas très logique à mon avis. Cela me fait penser aux gens qui veulent habiter plus près d'un aéroport et qui, dès qu'ils emménagent dans une maison située à proximité, ils commencent à se plaindre du bruit que font les avions. C'est ridicule.

Combien de plaintes concernant le bruit recevez-vous annuellement?

M. Mongeau : Je ne connais pas le nombre exact, mais je peux vous dire qu'il y en a davantage au Québec et en Colombie-Britannique. Les raisons sont compréhensibles. Au Québec, l'établissement d'ensembles résidentiels relève uniquement de la compétence des municipalités, et, dans cette province, on a construit de nouveaux quartiers résidentiels juste à côté de certaines de nos cours de triage. C'est ce qui donne lieu à des plaintes concernant le bruit. Dans la plupart des cas, c'est nous qui étions là en premier. Au fil du temps, on a bâti des maisons de plus en plus près des cours de triage, ce qui cause des problèmes. En Ontario, la situation est largement différente, car la Commission des affaires municipales de cette province a établi des normes simples. Par exemple, il est interdit que des résidences soient construites à moins de 300 mètres d'un chemin de fer sauf si certains critères de construction sont respectés, notamment des murs plus épais, des fenêtres fabriquées avec un matériau acoustique isolant, ou bien il faut respecter des règlements sur le bruit, qui font en sorte que les gens comprennent ce qu'implique le zonage résidentiel à proximité d'une cours de triage. Si ce genre de règles n'existent pas, comme c'est le cas en Colombie-Britannique et au Québec, là où nous avons davantage de plaintes, les problèmes persistent.

Le sénateur Mercer : Lorsque nous étions en Colombie-Britannique dans le cadre d'une autre étude, nous avons entendu beaucoup de plaintes à propos du service de transport ferroviaire jusqu'aux ports à conteneurs et à partir de ces endroits. De leur côté, les municipalités se plaignaient du fait qu'on prévoyait accroître ce service. Je comprends votre frustration.

Vous avez mentionné qu'il existe des règles en Ontario. Auriez-vous des conseils à donner au gouvernement fédéral? Y a-t-il des règles mises en application en Ontario qui selon vous devraient constituer des dispositions du présent projet de loi ou d'une autre mesure législative? Je sais que nous allons entrer dans le sujet des relations fédérales-provinciales-municipales.

M. Mongeau : Même si aucune loi ne nous y oblige, nous veillons à établir des normes communes avec les municipalités. Mon collègue travaille là-dessus quotidiennement.

M. Cliff : Nous entretenons des rapports avec la Fédération canadienne des municipalités. Nous collaborons avec elle principalement pour établir de meilleures normes en matière de planification et de meilleures procédures.

Pour revenir au point qu'a fait valoir le sénateur Dawson, je dois dire que j'hésiterais à proposer cela car il faudrait modifier la structure actuelle de la législation. Il faut tenir compte du fait qu'il y a d'autres lois. Par exemple, je suis certain que vous connaissez

familiar with the Aeronautics Act, where there are some powers vested in the federal minister when it comes to the planning of lands adjacent to airports. In practical terms, they have been rarely exercised.

Senator Mercer: We have not talked about the potential costs that could be incurred if we move from "as little noise and vibration as possible" to "unreasonable noise." It seems to me that somewhere in the world somebody will invent a train that will somehow be quieter, and somebody who is living next to the tracks in Vancouver or Montreal will say, "We should have that here." Somebody will interpret the rules to say, "That is a good idea. Do that."

What are the potential costs to the railroads and ultimately to the customers?

Mr. Mongeau: I am the CFO, so I can tell you that cost of moving a yard in an urban centre can vary anywhere from as little as \$25 million to as much as \$200 million, if it came to that. The costs involved where there are such issues in neighbouring yards are significant.

The worst fears are things like hours of service. Once you say, "as little noise as possible," you are one step away from saying stop working from 9:00 at night to 7:00 in the morning. That sounds reasonable in one municipality, but the reality is that railroads are a 24-hour-a-day operation over 15,000 miles. Seven o'clock at night in Halifax is a couple of hours earlier somewhere else, and our trains move across the country. If we were to stop between 9:00 p.m. and 7:00 a.m. along the way every time, our trains would come to gridlock. We would have less capacity to serve customers and higher costs to operate, which in the end is not the right solution, when a better test, more sensible legislation, could address the problem without overreacting.

Mr. Mackey: Right now, we have a competitive advantage in trying to develop our traffic off the West Coast because of the geography and because we are developing, frankly, efficient rail systems. If we were faced with these kinds of restrictions, that competitive advantage would disappear overnight, and I can guarantee you that that freight would go to Long Beach, Portland, Seattle or somewhere else, and huge numbers of jobs would be lost.

Senator Mercer: Some would argue that Long Beach cannot handle more traffic.

Mr. Mackey: They will find a way.

Senator Merchant: You have laid your concerns out quite clearly. I understand them fully and I have a lot of sympathy.

One of the questions I had was to elaborate on the economic impact, and I think you just did that for Senator Mercer. You also spoke of environmental impact. Could you elaborate a little bit for us what you meant by that?

bien la Loi sur l'aéronautique, qui confère certains pouvoirs au ministre fédéral en ce qui concerne l'utilisation des terrains à proximité des aéroports. Ils ont cependant rarement été exercés.

Le sénateur Mercer : Nous n'avons pas parlé des coûts potentiels que pourrait entraîner le fait de remplacer les mots « le moins de bruit et de vibrations possible » par « du bruit déraisonnable ». Un jour, on inventera un train plus silencieux, et des gens de Vancouver ou de Montréal qui habitent à proximité d'un chemin de fer voudront que les trains actuels soient remplacés par ces nouveaux trains. Quelqu'un conclura que c'est une bonne idée.

Quels seraient dans ce cas-là les coûts pour les compagnies de chemin de fer et, au bout du compte, pour les clients?

M. Mongeau : En tant que chef de la direction financière, je peux vous dire que le coût de déplacement d'une cours de triage située dans un centre urbain peut varier largement; il peut être de 25 millions de dollars comme il peut s'élever à 200 millions de dollars. Lorsqu'il y a des différends avec les résidents qui vivent à proximité d'une cours de triage, les coûts sont considérables.

Ce qui nous inquiète le plus, ce sont les répercussions sur les heures d'exploitation. Quand on dit « le moins possible », il devient facile d'interdire à une compagnie de mener ses activités entre 21 heures et 7 heures. Cela peut paraître raisonnable, mais dans la réalité, les chemins de fer doivent fonctionner 24 heures sur 24 pour pouvoir parcourir une distance de 15 000 miles. Lorsqu'il est 19 heures à Halifax, il est quelques heures plus tôt ailleurs au pays, et il faut penser que nos trains se déplacent d'un bout à l'autre du Canada. Si nous arrêtons nos trains entre 21 heures et 7 heures à différents endroits en cours de route, il y aura des embouteillages. Nous pourrions moins bien servir nos clients et les coûts de fonctionnement seront plus élevés. C'est donc dire que ce n'est pas la bonne solution. Le mieux serait d'appliquer un critère plus raisonnable et d'adopter une loi plus acceptable.

M. Mackey : En ce moment, nous bénéficions d'un avantage concurrentiel grâce au réseau ferroviaire efficace que nous sommes en train de développer dans l'Ouest. Si on nous imposait ce genre de restrictions, nous perdriions cet avantage concurrentiel du jour au lendemain, et je peux vous garantir que le service serait désormais assuré par Long Beach, Portland, Seattle ou une autre ville, et cela occasionnerait la perte d'un très grand nombre d'emplois.

Le sénateur Mercer : Certains feront valoir que Long Beach ne peut pas assumer une hausse du trafic.

M. Mackey : Ils sauront s'adapter.

Le sénateur Merchant : Vous avez exprimé vos préoccupations très clairement. Je vous comprends tout à fait.

Je voulais vous poser des questions au sujet des répercussions financières, mais je crois que vous y avez répondu en répondant au sénateur Mercer. Vous avez aussi parlé de l'incidence sur l'environnement. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet?

Mr. Mackey: Just to give you a couple of factoids, to put it in context. The railroads in Canada move 65 per cent of the surface freight in the country. If you look at our GHG footprint, the amount of GHG we produce in doing that, it is 3 per cent of the total greenhouse gas emissions from the transportation sector in the country. Rail transportation is highly advantageous from the point of view of the footprint we create.

If you impose, through this kind of legislation, further operational restrictions on the railways and reduce our productivity and ability to offer services to customers, it is inevitable that you will drive some of those services onto alternative modes, and there is no doubt that that will have a significant environmental impact.

Senator Zimmer: Mr. Mongeau, two questions: One in mergers and acquisitions; the second in railway police.

When the Canadian Bar Association appeared before this committee on May 1, they expressed several concerns regarding this bill's provisions concerning mergers and acquisitions. Amongst other issues, they noted that allowing the minister a 42-day window in which to determine the requirement for a public interest review could kill the proposed transaction. Could you please comment on your position on this provision and any other aspect of the mergers and acquisitions part of the bill?

Mr. Mongeau: This bill addresses broader transportation concerns than just the railway, so I can understand the concern. As far as railroads are concerned, the reality is that the process to approve mergers and acquisitions that are applicable in the U.S., for instance, has a very long time frame. There is no such process present in Canadian legislation. Having a similar public interest review process for railroads transactions is not an undue burden and is one that we face in transactions in the U.S.

This may be different for other modes of transport, where there are more transactions, and indeed the problem that you raised becomes one that is more detrimental to their business interest.

Senator Zimmer: On railway police, give us an appreciation of your company's involvement with the CTA with respect to railway police. Have you been apprised of any changes that would arise from the transfer of legislative arrangements for railway police from the CTA to the Railway Safety Act?

Mr. Mackey: As a result of my work with our own security committee, in general I can tell you that we have not received any expressions of concern with regard to that transfer.

Mr. Patenaude: I confirm that; to us, it was not an issue.

M. Mackey : Je vais vous faire part de quelques données pour mettre les choses en perspective. Les compagnies de chemin de fer au Canada transportent 65 p. 100 des marchandises acheminées par voie de surface au pays. S'agissant des émissions de gaz à effet de serre, nous produisons 3 p. 100 de la quantité totale émise par le secteur du transport au Canada. Le transport ferroviaire est très avantageux du point de vue de l'environnement.

Si, par l'entremise de cette mesure législative, vous imposez des restrictions aux compagnies de chemin de fer, qui auront pour effet de réduire notre productivité et notre capacité d'offrir des services à nos clients, il y aura inévitablement un plus grand recours aux autres moyens de transport, et cela aura sans aucun doute d'importantes répercussions sur l'environnement.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Mongeau, j'ai deux questions à vous poser. La première concerne les fusions et les acquisitions et la deuxième, la police des chemins de fer.

Lorsque des représentants de l'Association du Barreau canadien ont comparu devant notre comité le 1^{er} mai, ils ont exprimé plusieurs préoccupations à propos des dispositions du projet de loi qui concernent les fusions et les acquisitions. Entre autres, ils ont fait remarquer que le fait d'accorder au ministre une période de 42 jours pour déterminer la nécessité de procéder à un examen de l'intérêt public pourrait avoir pour effet de faire échouer la transaction. Pourriez-vous nous donner votre point de vue au sujet de cette disposition et de tout autre élément du projet de loi qui touche les fusions et les acquisitions?

M. Mongeau : Cette mesure législative ne vise pas uniquement le secteur du transport ferroviaire, et je comprends donc cette préoccupation. Dans le domaine des chemins de fer, le processus d'approbation d'une fusion ou d'une acquisition qui est suivi aux États-Unis, par exemple, est très long. La législation canadienne ne prévoit aucun processus de la sorte. Effectuer un examen de l'intérêt public dans le cas des transactions visant les compagnies de chemin de fer ne constitue pas un fardeau excessif à nos yeux puisqu'un processus semblable existe déjà aux États-Unis.

Dans d'autres secteurs de l'industrie du transport, où il y a davantage de transactions, c'est peut-être différent. Le problème que vous avez soulevé peut nuire aux intérêts commerciaux.

Le sénateur Zimmer : Quant à la police des chemins de fer, dites-nous ce que vous faites en ce qui concerne le changement à cet égard. Vous a-t-on informé de modifications qui pourraient survenir étant donné que certaines dispositions législatives concernant la police des chemins de fer qui figurent dans la Loi sur les transports au Canada seront transférées dans la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Mackey : D'après les résultats des travaux menés par notre comité de la sécurité, auxquels j'ai participé, je peux vous dire qu'il n'y a aucune préoccupation à l'égard de ce changement.

M. Patenaude : Je peux vous le confirmer; cela ne nous pose aucun problème.

[Translation]

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for being with us this evening. We are going to continue our deliberations as carefully as possible, and we hope to come to a consensus around this table.

Mr. Mongeau: We like your phrase "as carefully as possible."

[English]

The Chairman: Thank you very much, witnesses and senators.

The committee adjourned.

[Français]

La présidente : Messieurs, merci infiniment d'avoir été parmi nous ce soir. Nous allons continuer à faire notre travail le plus sérieusement possible et nous espérons en arriver à un consensus autour de cette table.

M. Mongeau : Nous aimons votre expression « le plus sérieusement possible ».

[Traduction]

La présidente : Je remercie beaucoup les témoins et les sénateurs.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, May 8, 2007

City of Ottawa:

Bob Shouldice, Outside Legal Counsel;
Barry Townsend, Manager, Light Rail Implementation;

John Jensen, Manager, Transit Support.

Wednesday, May 9, 2007

Air Canada:

Joseph Galimberti, Director, Government Relations.

WestJet:

Mike McNaney, Vice-President, Government Relations.

Railway Association of Canada:

Cliff Mackey, President.

Canadian National Railway Company:

Claude Mongeau, Executive Vice-President and Chief Financial Officer;

Jean Patenaude, Assistant General Counsel.

TÉMOINS

Le mardi 8 mai 2007

Ville d'Ottawa :

Bob Shouldice, conseiller juridique de l'extérieur;
Barry Townsend, gestionnaire, Division de la mise en œuvre
du train léger;
John Jensen, gestionnaire, Soutien du transport en commun.

Le mercredi 9 mai 2007

Air Canada :

Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales.

WestJet :

Mike McNaney, vice-président, Relations gouvernementales.

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff Mackey, président.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction
financière;

Jean Patenaude, chef adjoint du contentieux.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Monday, May 14, 2007
Tuesday, May 15, 2007

Issue No. 14

**Seventeenth, eighteenth
and nineteenth meetings on:**

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le lundi 14 mai 2007
Le mardi 15 mai 2007

Fascicule n° 14

**Dix-septième, dix-huitième
et dix-neuvième réunions concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Segal
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fox, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Phalen (*May 15, 2007*).

The name of the Honourable Senator Phalen substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*May 16, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Segal
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Phalen (*le 15 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Phalen est substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 16 mai 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONTREAL, Monday, May 14, 2007

(44)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:34 p.m., in the Salon Cartier C, Montreal Marriott Chateau Champlain, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Mercer, Merchant, and Tkachuk (5).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:*Port of Montreal:*

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;
Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development;
Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master.

Robert Transport Inc.:

Claude Robert, President and Chief Executive Officer, and President, Canadian Trucking Alliance.

Association du camionnage du Québec:

Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters.

Mr. Taddeo made an opening statement and answered questions.

At 3:46 p.m., the committee suspended.

At 3:53 p.m., the committee resumed.

Mr. Robert and Ms. Tremblay each made opening statements and, together, answered questions.

At 5:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:**PROCÈS-VERBAUX**

MONTREAL, le lundi 14 mai 2007

(44)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 34, dans le salon Cartier C de l'hôtel Montréal Marriott Chateau Champlain, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Mercer, Merchant et Tkachuk (5).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen de la question relative au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Port de Montréal :*

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Robert Masson, vice-président, Marketing et développement;
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port.

Robert Transport Inc. :

Claude Robert, président et chef de la direction, et président, l'Alliance canadienne du camionnage.

Association du camionnage du Québec :

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels.

M. Taddeo fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 15 h 46, la séance est interrompue.

À 15 h 53, la séance reprend.

M. Robert et Mme Tremblay font chacun une déclaration liminaire puis, ensemble, répondent aux questions.

À 17 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007
(45)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:01 a.m., in the Salon Cartier C, Montreal Marriott Chateau Champlain, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Fox, P.C., Merchant, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Shipping Federation of Canada:

Michael H. Broad, President;

Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs.

Centre for Research on Transportation:

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation Systems Laboratory.

St. Lawrence Seaway Management Corporation:

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer.

Quebec Shortsea Shipping Roundtable:

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent.

Mr. Broad and Mr. Crainic each made opening statements and, with Ms. Legars, answered questions.

At 10:49 a.m., the committee suspended.

At 10:59 a.m., the committee resumed.

Mr. Corfe and Ms. Trépanier each made opening statements and, together, answered questions.

At 12:24 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

MONTREAL, le mardi 15 mai 2007
(45)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 1, dans le salon Cartier C de l'hôtel Montréal Marriott Château Champlain, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Fox, C.P., Merchant, Tkachuk et Zimmer (7).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen des questions relatives au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Fédération maritime du Canada :

Michael H. Broad, président;

Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales.

Centre de recherche sur les transports :

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport.

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent :

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général.

Table du Québec sur le transport maritime courte distance :

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent.

MM. Broad et Crainic font chacun une déclaration liminaire puis, aidés de Mme Legars, répondent aux questions.

À 10 h 49, la séance est interrompue.

À 10 h 59, la séance reprend.

M. Corfe et Mme Trépanier font chacun une déclaration liminaire puis, ensemble, répondent aux questions.

À 12 h 24, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007
(46)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 1:35 p.m., in the Salon Cartier C, Montreal Marriott Chateau Champlain, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Fox, P.C., Merchant and Zimmer (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Termont Terminal Inc.:

Roger Carré, General Manager

Robert Desrochers, Comptroller.

Montreal Gateway Terminals Partnership:

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer;

Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

Mr. Doherty and Mr. Carré each made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 3 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

MONTRÉAL, le mardi 15 mai 2007
(46)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 35, dans le salon Cartier C du Marriott Château Champlain Montréal, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Fox, C.P., Merchant et Zimmer (6).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Terminal Termont Inc. :

Roger Carré, directeur général;

Robert Desrochers, contrôleur.

Société Terminaux Montréal Gateway :

Kevin M. Doherty, directeur général;

Michael Fratianni, chef de la direction financière.

MM. Doherty et Carré font chacun une déclaration puis, aidés des autres témoins, répondent aux questions.

À 15 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

MONTREAL, Monday, May 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:34 p.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Today, the Standing Senate Committee on Transport and Communications is meeting to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Appearing before our committee today is Dominic Taddeo, President and Chief Executive Officer of the Port of Montreal. Our committee is pleased to hear from you a second time. Mr. Taddeo, we will leave the floor to you, and I am sure that my colleagues will have a number of questions to ask you.

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer, Port of Montreal: Thank you, Madam Chairman. I am pleased to be here today.

On behalf of the board of directors of the Montreal Port Authority, I would like to thank you for this second opportunity to appear before you to discuss the containerized freight transport system in Canada.

With me today, as was the case in Ottawa, is Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master, and Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development. I am also pleased to introduce to you Ms. Sylvie Vachon, Vice-President, Administration and Human Resources, and Jean Mongeau, Vice-President, Legal Affairs and Corporate Secretary, as well as France Poulin, Director of Communications.

As you know, the Port of Montreal is a multifunctional port and is the only container port on the St. Lawrence River. It also plays a key role in the St. Lawrence/Great Lakes trade corridor.

[*English*]

I hope that our participation as a witness will give you a better appreciation of our port's competitiveness in Canada and on the North American and foreign markets. By the end of the day, and during tomorrow's session, the committee will hear various representatives of the shipping and port industry in Montreal.

TÉMOIGNAGES

MONTREAL, le lundi 14 mai 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 34, pour examiner, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Aujourd'hui, le Comité sénatorial des transports et des communications se réunit pour étudier, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Comme témoin, aujourd'hui, nous entendrons M. Dominic Taddeo, président-directeur général du Port de Montréal. C'est un plaisir de vous retrouver pour une deuxième fois devant notre comité. Nous vous laissons la parole, Monsieur Taddeo, et je suis certaine que mes collègues auront plusieurs questions à vous poser.

Dominic J. Taddeo, président-directeur général, Port de Montréal : Je vous remercie, madame la présidente. Il me fait plaisir d'être ici aujourd'hui.

Au nom du conseil d'administration de la Direction générale de l'administration portuaire de Montréal, je vous remercie de nous donner à nouveau l'occasion de comparaître afin de discuter du système des transports du fret conteneurisé au Canada.

Comme ce fut le cas à Ottawa, je suis accompagné de Jean-Luc Bédard, qui est le vice-président des opérations et capitaine du port ainsi que de Robert Masson, qui est vice-président du marketing, de la planification et du développement des affaires. J'ai également le plaisir de vous présenter Sylvie Vachon, vice-présidente de l'administration et des ressources humaines, de même que Jean Mongeau, vice-président des affaires légales et secrétaire de la corporation; ainsi que France Poulin, directrice des communications.

Comme vous le savez, le Port de Montréal est un port multifonctionnel et le seul port à conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent. Par ailleurs, il joue aussi un rôle-clé dans le corridor de commerce Sainte-Laurent/Grands Lacs.

[*Traduction*]

J'espère que notre témoignage vous donnera une meilleure idée de la compétitivité de notre port, tant au Canada qu'ailleurs en Amérique du Nord et à l'étranger. Aujourd'hui et demain, votre comité entendra divers représentants de l'industrie du transport maritime et du Port de Montréal. Je suis convaincu que leurs

I am convinced that their comments will give you a better understanding of the concerted effort under way in Montreal to continue to make our port an efficient and highly competitive intermodal platform and the gateway to North America's heartland — a fully integrated intermodal, seamless, safe and secure system.

[Translation]

Our partners in industry are not the only ones to have grasped the competitive advantage that Montreal affords them. The business community understands the key role of the Port of Montreal in the competitiveness of their business model.

[English]

Indeed, only last week, Henri-Paul Rousseau, president and C.E.O. of the Caisse de dépôt et placement du Québec, addressing the members of the Board of Trade of Metropolitan Montreal, emphasized the importance of some of Quebec's competitive advantages. I quote:

[Translation]

Quebec has a number of competitive advantages because of its location. These include operating costs, hydro-electricity and our strategic location in North America, with the port's facilities, and its intermodal capability, situated on the shortest shipping lane between Europe and America.

[English]

The work currently carried out by the Senate committee thus represents an excellent opportunity for the shipping industry and the Port of Montreal to explain our importance in Canada's industrial competitiveness, while highlighting what we will need to continue our growth and take on the challenges of globalization in an increasingly competitive environment. In this, the Port of Montreal continues to be a leader in its sector in North America and a model of efficiency. Its economic importance proves this.

[Translation]

The Montreal Port Authority is a profitable, independent federal agency that manages Montreal's port facilities, without funding from the various levels of government, and no financial impact on taxpayers. In 2006, the port generated a net profit for the 27th consecutive year. With annual economic spin-offs of \$2 billion and some 18,000 direct and indirect jobs created, the Port of Montreal is an economic development engine for Montreal, Quebec and Canada.

In the next few minutes, I would like to talk to you about the Port of Montreal's activities since last February, when I appeared before your committee in Ottawa.

propos vous permettront de mieux comprendre les efforts concertés que l'on déploie à Montréal afin que notre port continue d'être une plate-forme intermodale efficace et très compétitive ainsi que la porte d'entrée de l'Amérique du Nord — un système pleinement intégré, intermodal, continu, sûr et sécuritaire.

[Français]

Nos partenaires d'industrie ne sont pas seuls à avoir saisi l'avantage concurrentiel que leur procure Montréal. Le milieu des affaires comprend le rôle-clé du Port de Montréal dans la compétitivité de leur modèle d'affaires.

[Traduction]

De fait, la semaine dernière, Henri-Paul Rousseau, président et chef de la direction de la Caisse de dépôt et placement du Québec, prenant la parole devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, a souligné l'importance de certains avantages compétitifs du Québec. Il a dit, et je cite :

[Français]

Le Québec possède plusieurs avantages concurrentiels de localisation. On n'a qu'à penser aux coûts d'exploitation, à l'hydro-électricité et à notre situation stratégique en Amérique du Nord. Rappelons, à cet égard, que les installations portuaires et les capacités intermodales qui s'y rattachent se situent sur la route maritime la plus courte entre l'Europe et l'Amérique.

[Traduction]

Le travail auquel se livre présentement le comité sénatorial donne donc une excellente occasion à l'industrie du transport maritime et au Port de Montréal d'expliquer notre importance par rapport à la compétitivité industrielle du Canada, et de faire valoir ce dont nous avons besoin afin de poursuivre notre croissance et de relever avec succès le défi de la mondialisation dans une conjoncture marquée par une concurrence de plus en plus vive. À cet égard, le Port de Montréal demeure un chef de file dans son secteur dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et un modèle d'efficacité. Son importance sur le plan économique le prouve d'ailleurs.

[Français]

L'administration portuaire de Montréal est une agence fédérale autonome et rentable qui gère les installations portuaires de Montréal, sans subvention des différents paliers de gouvernement, et sans aucun impact financier pour les contribuables. En 2006, il a généré un bénéfice net pour une vingt-septième année consécutive. En générant des retombées économiques annuelles de 2 milliards de dollars et en créant quelque dix-huit mille emplois directs et indirects, le Port de Montréal est un moteur de développement économique pour Montréal, le Québec et tout le Canada.

Au cours des prochaines minutes, je ferai le bilan des activités enregistrées au Port de Montréal depuis mon témoignage en février dernier à Ottawa.

[English]

Please feel free to ask me questions as we go along during this presentation.

We have copies of this presentation for you, and I understand they will be here shortly. They are on their way — it is called technology.

[Translation]

Our history dates back over 175 years in Montreal. We are a profitable arm's length federal agency established by legislation in 1999 and reporting to a seven-member board representing the three orders of government. Our mission is to provide our clients with effective port services and facilities with the greatest of respect for the environment, and to enhance and promote the Port of Montreal's competitive advantages. Our purpose is to foster business development, increase system competitiveness, ensure financial self-sufficiency, make the most effective use of human resources and maintain a good relationship with the community.

With respect to our financial information, between 1980 and 2006, we managed net profits of \$302 million and spent \$420 million in capital projects. We dispersed shareholder dividends or charges on gross revenues of \$148 million, and we paid the City of Montreal \$97 million in lieu of property taxes. The Port of Montreal, eastern Canada's number one container port, is the gateway to the North American continent. As a container market leader in the North Atlantic, our port is closest to markets in central Canada and in the Midwest and Northeastern United States. It is the only container port on the St. Lawrence River linking Montreal to over 80 countries. Please see the comparative table showing the situation for the Port of Montreal versus that of our competition.

[English]

Halifax, Boston, New York, New Jersey, Philadelphia, Wilmington, Baltimore and Norfolk — and those are 2005 figures. This shows you — a picture is worth a thousand words — exactly where we are in the hinterland and who our competition is.

[Translation]

We are strategically located 1,600 kilometres inside the continent on the St. Lawrence River, between the Northern European, Mediterranean and American markets, operating 12 months a year since 1964, even in the winter time.

[English]

I have a graphic here that illustrates our major clients in Europe, the major ports we go to, and the markets we have, the Montreal, Toronto, Detroit, Chicago access, the new one from Freeport, and then into the Mediterranean. As you can see, with respect to our container business, 96 per cent is in the North

[Traduction]

N'hésitez pas à me poser des questions au fur et à mesure de cet exposé.

Je crois savoir que les copies du texte que nous avons préparé à votre intention devraient nous parvenir d'un moment à l'autre. Elles sont en route — ça s'appelle la technologie.

[Français]

Nous avons plus de 175 ans d'histoire à Montréal. Nous sommes une Agence fédérale autonome et rentable créée par une loi en 1999 et relevant d'un conseil d'administration formé de sept membres qui représentent les trois paliers du gouvernement. Notre mission est de fournir à nos clients des installations et des services portuaires efficaces dans le plus grand respect de l'environnement, et de rehausser et promouvoir les avantages concurrentiels du Port de Montréal. Nos objectifs sont de favoriser le développement des affaires, d'accroître la compétitivité du système, d'assurer une autosuffisance financière, d'optimiser l'efficacité des ressources humaines et de maintenir de bonnes relations avec la collectivité.

En ce qui a trait à nos informations financières, entre 1980 et 2006, nous avons géré des bénéfices nets de 302 millions de dollars et dépensés en immobilisations, 420 millions de dollars. Nous avons payé des dividendes d'actionnaires ou des frais sur revenus bruts de 148 millions de dollars, et nous avons payé à la Ville de Montréal des paiements en remplacement d'impôts fonciers de 97 millions de dollars. Le Port de Montréal, le premier port à conteneurs dans l'Est du Canada, est la porte d'entrée vers le continent nord-américain. Chef de file sur le marché des conteneurs de l'Atlantique Nord, le port est le plus près des marchés du centre du Canada, du Midwest et du nord-est des États-Unis. Il est le seul port à conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent qui relie Montréal à plus de 80 pays dans le monde. Vous pouvez voir le tableau comparatif vous démontrant la situation du Port de Montréal et celle de notre concurrence.

[Traduction]

Halifax, Boston, New York, le New Jersey, Philadelphie, Wilmington, Baltimore et Norfolk — et il s'agit là des chiffres pour 2005. On dit qu'une image vaut mille mots, et celle-ci vous situe exactement où nous sommes dans l'arrière-pays et qui sont nos concurrents.

[Français]

Notre emplacement stratégique est à 1 600 kilomètres au cœur du continent sur le fleuve Saint-Laurent, entre les marchés de l'Europe du Nord, de la Méditerranée et de l'Amérique, en exploitation 12 mois par année depuis 1964, même l'hiver.

[Traduction]

Ce tableau-ci montre nos principaux clients européens, les principaux ports avec lesquels nous commerçons et les marchés auxquels nous avons accès, à Montréal, à Toronto, à Detroit, à Chicago et le plus récent, à Freeport puis la Méditerranée. Ainsi que vous pouvez l'observer, par rapport à notre fret conteneurisé,

Atlantic, 2 per cent is south of here and 2 per cent is domestic. By "domestic," I mean the traffic that we interchange with the Port of St. John's, Newfoundland, for Canadian cargo destined to Newfoundland.

[Translation]

With respect to our performance model, we are serviced by two national rail carriers operating 45 intermodal container trains per week en route to Toronto, Chicago and Detroit. We are linked to major road networks allowing for over 25 truck-transport companies to have quick access to Quebec, Ontario and Northeastern US markets. Two thousand trucks a day enter the Port of Montreal. We have an intermodal platform where 55 per cent of shipping is done by rail and 45 per cent by truck.

Our integrated hub, by rail, represents 43 per cent for Canadian markets, and 57 per cent for American markets; by truck, 86 per cent Canadian and 14 per cent American. We have unitary container trains serving markets mainly in Ontario, the American Midwest and points west. We are 10 hours away from Toronto by rail, 23 hours away from Detroit, 33 hours away from Chicago. We are aiming for 24 hours to Chicago.

Through our infrastructure we offer some of the most competitive port rates and shortest handling times. Our shipping services are effective: regular dedicated service, weekly or biweekly is offered between Montreal and Northern Europe, the Mediterranean and the Bahamas.

We are now at page 12, on balanced services. Ships are entirely loaded and unloaded. We are a terminal harbour. And for those who, like myself, have been living in Montreal for a long time, you will recall the famous Craig Terminal where everyone would get off the train to get back on with a transfer.

We are a multipurpose port; we handle both liquids and solids.

[English]

Let us look at the container lines that use the Port of Montreal — and they are nine of the world's top 12 container carriers. They include the following: Maersk, number 1, MSC, number 2, CMA CGM, number 3, Hapag-Lloyd, number 5, APL, number 7, Senator/Hanjin, number 9, OOCL, 11, NYK and MOL. As I said, nine of the top 12.

The major bulk carriers are Fednav International Ltd., a well-known Canadian company; CSL, also well known, CanforNav Inc., Algoma; Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. and Petro-Nav.

In terms of domestic carriers, for the short sea shipping in the St. Lawrence, we have Oceanex, Transport Nanuk Inc., CTMA Group. Short sea shipping, of course, stops in Montreal because

96 p. 100 de nos affaires se font dans la région de l'Atlantique Nord, 2 p. 100 au sud d'ici et 2 p. 100 au Canada. J'entends par là le trafic de marchandises destinées à Terre-Neuve et s'effectuant donc entre notre port et celui de St. John's.

[Français]

En ce qui concerne le modèle de performance, nous sommes desservis par deux transporteurs ferroviaires nationaux exploitant 45 trains conteneurs intermodaux par semaine vers Toronto, Chicago et Detroit. Nous sommes reliés aux grands réseaux routiers permettant à plus de 25 compagnies de camionnage d'accéder rapidement aux marchés du Québec, de l'Ontario et des États du Nord-Est américain. Nous recevons au Port de Montréal, chaque jour, 2 000 camions. Une plate-forme intermodale où 55 p. 100 des mouvements se font par trains et 45 p. 100 par camions.

Notre plaque tournante intégrée, par rails, représente 43 p. 100 pour les marchés canadiens, et 57 p. 100 pour les marchés américains; par camions, 86 p. 100 canadiens et 14 p. 100 américains. Nous avons des trains unitaires de conteneurs desservant surtout les marchés de l'Ontario, du Midwest américain et d'autres plus à l'ouest. Nous allons rejoindre le marché de Toronto par train en 10 heures, Detroit en 23 heures, Chicago en 33 heures. Et nous visons 24 heures pour Chicago.

Nos infrastructures offrent des tarifs portuaires parmi les plus concurrentiels et des temps de manutention parmi les plus courts. Nos services maritimes sont efficaces : services dédiés réguliers, hebdomadaires ou bihebdomadaires, entre Montréal et l'Europe du Nord, la Méditerranée ou les Bahamas.

Nous sommes rendus à la page 12, au point concernant les services équilibrés. Les navires sont entièrement chargés et déchargés. Nous sommes un port terminus. Et pour ceux qui, comme moi, sont de Montréal depuis fort longtemps, vous vous souviendrez du fameux Terminus Craig, où tout le monde débarquait du train puis rembarquait avec un transfert.

Nous sommes un port polyvalent, nous manutentionnons autant les vrac liquides que les solides.

[Traduction]

Voyons les principales lignes maritimes de transconteneurs qui empruntent le Port de Montréal — et il s'agit de neuf des 12 plus grands transporteurs de conteneurs au monde. Ce sont : Maersk, au 1^{er} rang, MSC, au 2^e rang, CMA CGM, au 3^e rang, Hapag-Lloyd, au 5^e rang, APL, au 7^e rang, Senator/Hanjin, au 9^e rang, OOCL, au 11^e rang, NYK et MOL. Je le répète, il s'agit de neuf des 12 plus importants.

Les principaux transporteurs de vrac sont Fednav International Ltée, compagnie canadienne bien connue; CSL, aussi bien connue, CanforNav Inc., Algoma; Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. et Petro-Nav.

Pour ce qui est des transporteurs canadiens et du transport maritime à courte distance sur le Saint-Laurent, on compte Oceanex, Transport Nanuk Inc. et le Groupe CTMA. Bien

of the fact that we are open 12 months a year and also because these ships cannot go into the seaway, for the most part.

[Translation]

With respect to total traffic since 2001, the graph shows continued growth. Our record is 25.1 million total tons in 2006, the port's best year in history; it should increase to 25.3 million in 2007. The table shows our growth since 1960, going from 16 million total tons to 25.1 million. I would like to point out that what you see in yellow are goods, containerized and not. The other graph shows growth in the bulk sector; oil and dry goods remain level, even throughout this lengthy period. The next table illustrates growth, if you look at the small squares, the average growth for five to ten-year periods and 15 to 20-year periods, relative to total traffic and to the number of containers handled.

[English]

It has been steady, progressive and reliable. That is a slide from 1985 to 2006, and as you can see, it keeps increasing.

Recently, we did two studies in the Port of Montreal, asking specialists in the field to examine what our growth would be, in addition to our internal studies and the Drewry Shipping Consultants Limited studies as well as the forecast we have received from the shipping lines using Montreal. We thought it would be wise and proper to obtain as well forecasts from the specialists in the field, based on economic factors, on growth factors, and we asked them to establish three scenarios, low, high and base.

The high scenario is an average annual growth rate of 4.5 per cent to 2015. That scenario represents fairly what we have experienced and attained in the last 25 years.

[Translation]

Containers are at the heart of our growth.

[English]

This one represents a comparison with Port of Montreal traffic.

[Translation]

Table 19 comes later in the presentation. You can go to table 20.

[English]

This slide is a comparison of what has happened in the last six years vis-à-vis the East Coast ports and the Port of Montreal. It compares number of containers handled, total equivalent units,

entendu, le transport maritime à courte distance fait arrêt à Montréal, premièrement parce que nous sommes ouverts 12 mois par année et deuxièmement, parce que la plupart de ces navires ne peuvent emprunter la Voie maritime.

[Français]

En ce qui concerne le trafic total depuis 2001, le graphique démontre une croissance continue. Notre trafic record est de 25,1 millions de tonnes totales en 2006, soit la meilleure année dans l'histoire du port, et qui devrait atteindre 25,3 millions en 2007. Le tableau illustre notre croissance depuis 1960, passant de 16 millions de tonnes totales à 25,1 millions. Je vous ferai remarquer en jaune, l'ampleur de la marchandise, conteneurisée et non conteneurisée. L'autre graphique démontre la croissance dans le vrac; le pétrole et le sec se maintiennent, même pendant cette longue période. Le prochain tableau illustre la croissance avec les petits carreaux; la croissance moyenne pour des périodes de cinq ans à dix ans, quinze ans à vingt ans, relative au trafic total et au nombre de conteneurs manutentionnés.

[Traduction]

Cette croissance a été constante, progressive et fiable. Ainsi que vous pouvez le voir sur cette diapositive montrant l'évolution de 1985 à 2006 il y a encore croissance.

Récemment, nous avons confié deux études à des spécialistes, leur demandant de projeter la croissance à venir du Port de Montréal et qui s'ajouterait à nos propres études internes, à celles de Drewry Shipping Consultants Limited ainsi qu'aux prévisions que nous avons reçues des lignes maritimes utilisant nos installations portuaires. Nous avons en effet estimé qu'il serait opportun de nous adresser à des spécialistes pour leur demander de nous fournir des prévisions fondées sur des facteurs économiques ainsi que sur la croissance, et leur avons donc demandé d'effectuer ce travail au moyen de trois hypothèses : celle d'une faible croissance, d'une forte croissance et d'une croissance de base.

L'hypothèse de forte croissance donne une croissance annuelle de 4,5 p. 100 jusqu'en 2015. C'est assez conforme à ce que nous avons connu et atteint ces 25 dernières années.

[Français]

Le conteneur est au coeur de notre croissance.

[Traduction]

Ici on peut voir une comparaison entre les diverses formes de trafic dans le Port de Montréal.

[Français]

Le tableau n° 19 est plus loin dans la présentation. Vous pouvez aller au tableau n° 20.

[Traduction]

Cette diapositive compare la situation des ports de la côte Est et celle du Port de Montréal, au cours des six dernières années. On y trouve le nombre de conteneurs manutentionnés, le total des

the average annual growth of those ports — Boston, New York, Delaware, Baltimore and Hampton Roads in Virginia. They have seen a 4.4 per cent increase; ours has been 5 per cent. The total TEUs in the whole system is 4.6.

Hence, we are backing up what we say with facts and figures. We do not say something because we feel like saying it; what we are saying is factual.

On this slide, you see the Port of Montreal's position in total containers handled, because New York handles containers coming from Asia, also, as well as from South America, as does Hampton Roads. Montreal is too far from those markets, and the markets in Montreal are not that big for those areas, anyway. Hence, we rank third in all of the East Coast ports.

[Translation]

All traffic combined, our domestic markets in Canada.

[English]

Domestic markets represent 60 per cent of our business, the United States, 40 per cent. In the States, the northeast by truck is 15 per cent, the Midwest, 75 per cent, and the rest, which is also west and south, is 10 per cent, to give you a 100 per cent, and all of that is rail.

Security is of major concern to us. This morning, the committee had the opportunity to visit live our state-of-the-art control centre, which is the envy of all ports in North America, not to mention some of the European ports. Since 1998, we have invested \$8 million in security, and we intend to invest another \$10 million, to continue to be a state-of-the-art port. Last Monday, we introduced at the Port of Montreal a radiation detection portal system, to scan containers for dirty bombs, or radiation, or equipment that could be of danger to our population and our economy.

The environment is a priority for us also, and we take care of it. We have invested \$3 million over the past two years in environmental projects. We have surveyed our infrastructure at the Port of Montreal, and we have covered 99 per cent of what has to be done. Of that 99 per cent, 3 per cent requires continuing projects, to contain the leakages that we noticed, mainly in the petroleum sector.

This slide represents the traffic for the first four months of this year, and there again you see our growth at 4.1 per cent in containers and 4.2 per cent in TEUs, which follow each other. There has been a total increase in the other commodities, being a

équivalents vingt pieds et la croissance moyenne annuelle de ces ports : Boston, New York, Delaware, Baltimore et Hampton Roads en Virginie. La croissance a été de 4,4 p. 100 quand la nôtre a atteint 5 p. 100. Dans l'ensemble du système, le nombre total d'EVP est de 4,6.

Par conséquent, nos affirmations sont donc solidement étayées par des faits et des chiffres. Ce ne sont pas de belles paroles que nous prononçons parce que cela nous plaît, mais bien parce qu'elles sont fondées sur des faits.

Cette diapositive montre le classement de Montréal par rapport au total des conteneurs manutentionnés, car il faut garder à l'esprit que New York accueille aussi des conteneurs provenant d'Asie et d'Amérique latine, tout comme Hampton Roads. Montréal est trop éloigné de tous ces marchés et, de toute manière, les marchés de Montréal ne sont pas assez grands pour ces régions. C'est pour cela que nous sommes au troisième rang de tous les ports de la côte Est.

[Français]

Tout trafic confondu, nos marchés intérieurs au Canada.

[Traduction]

Les marchés intérieurs représentent 60 p. 100 de notre chiffre d'affaires, les États-Unis, 40 p. 100. Aux États-Unis, le marché du Nord-Est atteint par camion est de 15 p. 100, celui du Midwest, de 75 p. 100 et le reste, qui englobe l'Ouest et le Sud, représente 10 p. 100, ce qui donne 100 p. 100, et tout cela s'effectue par transport ferroviaire.

La sécurité est une préoccupation primordiale chez nous. Ce matin, votre comité a eu l'occasion de visiter notre centre de contrôle d'avant-garde, qui fait l'envie de tous les ports d'Amérique du Nord, sans oublier certains ports européens. Depuis 1998, nous avons investi 8 millions de dollars dans la sécurité et avons l'intention d'en investir 10 millions de plus afin que nos installations portuaires demeurent à la fine pointe. Ainsi, par exemple, lundi dernier, nous avons inauguré un système de portique de détection de rayonnements, qui servira à effectuer des scanographies des conteneurs pour y trouver des bombes radiologiques, des rayonnements ou du matériel susceptible de représenter un danger pour notre population et notre économie.

L'environnement est aussi au sommet de nos préoccupations, et nous en prenons soin. Ces deux dernières années, nous avons investi 3 millions de dollars dans des projets écologiques. Nous avons fait un inventaire de nos infrastructures portuaires et avons déjà accompli 99 p. 100 de ce que nous devons faire. Sur ce 99 p. 100, 3 p. 100 correspond à des projets permanents, conçus pour contenir les fuites observées, surtout dans le secteur pétrolier.

Cette diapositive illustre le trafic au cours des quatre premiers mois de cette année, et ici encore vous pouvez observer une croissance de notre trafic de conteneurs de 4,1 p. 100 et de 4,2 p. 100 en EVP, à la suite. En ce qui a trait aux marchandises

multi-functional port, of 4.2 per cent. Therefore, we are well on our way to establishing another record in 2007 in total traffic.

[Translation]

In conclusion, the Port of Montreal is an invaluable asset for exporters from Montreal, Quebec and all of Canada.

The shipping lines are committed to Montreal and will be introducing over 4,200 TEU ships by 2010. As I mentioned, these ships will be approximately the same in length, but wider and more profitable for ship owners. They will make more use of our 37 metres in the St. Lawrence River. Currently, as you know, we are at 12.2 metres, and we guarantee 11.3 metres, or 37 feet. So it is very important to us. We are working closely with Coast Guard, who will probably allow the wider ships to come through the St. Lawrence where there is 250 metres breadth. I do not think that we will create any problems, far from it. It is very important for the whole economy of Quebec and all of Canada.

In terms of the long term commitments of dockworkers, ship owners and railway systems, I am proud to tell you that we have signed 40-year leases with our dockworkers.

[English]

Leases expire in 2041 with our terminal operators. The equipment is committed there and the tonnage guarantees are there. These people have also signed long-term agreements with the railways. I know the term of those agreements, but I will leave it to them to disclose that information, if they so wish. As you can see, then, we have a positive and constructive sign of commitment.

[Translation]

And the plan is to invest \$175 million between 2007 and 2011, without taking the study into account.

[English]

Moffatt and Nichol — a consulting firm helping us with our strategic planning exercise — is telling us that to respond to the anticipated increased traffic over the next 10 years, it will be necessary for us and the terminal operators to spend another \$200 million.

Based on that information, what are the industry needs, from our perspective in Montreal? For ports specifically, we would like very much — and I know you have heard the same message previously, in Vancouver with respect to the Vancouver Port Authority and from Allan Domaas with respect to the Fraser River Port Authority, and you will hear it from other people. We would like access to the federal funding program for port infrastructure, security and technology. We have received funding

diverse, car Montréal est un port multifonctionnel, on remarque une augmentation totale de 4,2 p. 100. Par conséquent, si la tendance se maintient, notre trafic total va encore atteindre des sommets inégalés en 2007.

[Français]

En conclusion, le Port de Montréal est un inestimable avantage pour les exportateurs de Montréal, du Québec et du Canada tout entier.

Les lignes maritimes sont engagées envers Montréal et introduiront des navires de plus de 4 200 EVP sur l'horizon 2010. Comme je vous l'ai mentionné, ces navires seront sensiblement de la même longueur, mais seront plus rentables et plus larges pour les armateurs. Ils utiliseront davantage nos trente-sept mètres sur le fleuve Saint-Laurent. À l'heure actuelle, comme vous le savez, nous sommes à 12,2 mètres et on garantit 11,3 mètres, soit 37 pieds. C'est donc, pour nous, très important. Nous travaillons étroitement avec la Garde côtière qui, sans doute, donnera la permission aux plus larges navires de transiter dans le Saint-Laurent ou dans la zone où il y a 250 mètres de largeur. Je ne crois pas que cela créera des problèmes, bien au contraire. C'est très important pour l'économie du Québec et du Canada tout entier.

Au sujet des engagements à long terme des arrimeurs, des armateurs des réseaux ferroviaires, je peux vous dire, avec fierté, que nous avons signé des baux de 40 ans avec nos arrimeurs.

[Traduction]

Les baux arrivent à échéance en 2041. Le matériel et le tonnage sont garantis. Les mêmes exploitants ont aussi signé des ententes avec les lignes ferroviaires. J'en connais les conditions, mais je m'en remets à eux pour vous en informer s'ils le souhaitent. Vous pouvez donc constater que nous avons déjà reçu de sérieux engagements.

[Français]

Et on prévoit investir 175 millions de dollars pour 2007-2011, sans tenir compte de l'étude.

[Traduction]

Selon Moffatt et Nichol — une entreprise d'experts-conseils qui nous aide à concevoir notre planification stratégique — si nous voulons accueillir la hausse prévue du trafic de conteneurs au cours de la prochaine décennie, il faudra que les exploitants de terminaux et nous dépensions encore 200 millions de dollars.

Compte tenu de cela, quels sont les besoins de l'industrie, de notre point de vue, à Montréal? Dans le cas des ports plus particulièrement, nous aimerions beaucoup — et je sais que vous avez entendu le même message auparavant, à Vancouver concernant l'Autorité portuaire de Vancouver, et de la part de M. Allan Domaas au nom de la Fraser River Port Authority, que d'autres vous le communiqueront sans doute aussi. Nous aimerions bénéficier du programme fédéral

for port security, but we are still hoping to receive federal funding for port infrastructure, for expansion of our piers and docks as well as our roadways and railways inside port territory.

At the Port of Montreal, we would like the federal government to replace the gross revenue charge stipend introduced in 1999 by reintroducing the payment to shareholders of a dividend based on net profit. Take it one step further, we do not think it is necessary, as part of the federal infrastructure, to pay a dividend to our shareholders. Rather, we believe we should pay a dividend by issuing instructions or directives to order the ports to reinvest those monies, or the dividend that they would pay, to capital projects, like we do for all the rest. However, it seems that we have to pay.

We want to replace it because private corporations, on which our commercial is based, pay dividends based on net profit but we do not. Hence, the gross revenue charge is costing us an extra \$600,000 to \$700,000 a year. We even have to pay a revenue charge on monies that we reinvest in stocks to generate profits from the cash that we do not need for our capital projects.

We want the federal government to establish a level playing field to support Canada's railways, Canadian National and Canadian Pacific, vis-à-vis the U.S. counterparts by introducing tax credits for the expansion of track networks, intermodal facilities and rail yards, and locomotive fleets, to say nothing of —

[Translation]

— a request they have made for a number of years.

[English]

— to get a break on fuel charges.

As well, we would like the federal government — I know the City of Montreal has made this request, as has Transports Quebec, I believe, the provincial government ministry — to make funds available to speed up the modernization process of Notre Dame Street, which will be called an urban boulevard, as well as Highway 30, which we have been hearing about, as well as the east end. We also believe we need one or two other bridges to connect to the Island of Montreal.

[Translation]

Madam Chairman, I am ready to answer your questions. That was an update on our presentation in Ottawa in February. It is a pleasure to be here again. Thank you for your time and, for the second time, for your patience.

The Chairman: It does not take patience, it takes interest.

destiné aux infrastructures portuaires, à la sécurité et à la technologie. Certes, nous avons reçu du financement pour la sécurité portuaire, mais nous n'avons pas perdu espoir de nous voir accorder aussi le soutien du fédéral en ce qui a trait aux infrastructures portuaires, que nous consacrerions à l'agrandissement de nos quais et de nos bassins et au prolongement de nos réseaux routiers et ferroviaires internes.

Le Port de Montréal aimerait que le gouvernement fédéral substitue aux honoraires pour frais sur les recettes brutes, qui remontent à 1999, la mesure précédente, un dividende correspondant aux bénéfices nets. Allons même un peu plus loin; à notre avis, par rapport aux infrastructures fédérales, il nous paraît inutile de verser un dividende à nos actionnaires. À la place, nous estimons que dans le cas où il y aurait dividende, on devrait donner aux ports la directive de réinvestir ces sommes dans des immobilisations, comme c'est le cas avec tout le reste. Toutefois, il semble que nous soyons obligés de payer.

Nous voulons le remplacer parce que les sociétés privées, à la base de nos activités commerciales, versent des dividendes correspondant à leurs bénéfices nets mais pas nous. Par conséquent, les frais sur les recettes brutes nous coûtent de 600 000 à 700 000 \$ de plus par année. Nous sommes même tenus de payer des droits sur les montants que nous réinvestissons dans des actions pour faire fructifier l'argent dont nous n'avons pas besoin pour nos immobilisations.

Nous aimerions que le gouvernement nous mette sur un pied d'égalité avec les autres afin que nous puissions appuyer les chemins de fer canadiens, tant le Canadien National que le Canadien Pacifique vis-à-vis de leurs concurrents américains, en accordant des crédits d'impôt qui couvriraient l'expansion des réseaux ferroviaires, des gares intermodales et des gares de triage, des parcs de locomotives, sans compter...

[Français]

... une revendication qu'ils font depuis plusieurs années.

[Traduction]

... un allègement fiscal relativement aux droits sur le carburant.

De plus, réitérant ici ce qu'ont déjà demandé la Ville de Montréal et Transports Québec, nous aimerions que le gouvernement fédéral nous accorde un soutien afin de pouvoir accélérer la modernisation et la transformation en boulevard de la rue Notre-Dame, la modernisation de l'autoroute 30, dont nous avons entendu parler et des quartiers à l'Est. Nous estimons aussi avoir besoin d'un ou de deux nouveaux ponts pour nous relier à l'île de Montréal.

[Français]

Madame la présidente, je suis prêt à répondre à vos questions. Il s'agit de la mise à jour de notre présentation que nous avons faite à Ottawa, au mois de février. C'est un plaisir d'être ici encore une fois. Nous vous remercions de votre temps et, pour la deuxième fois, de votre patience.

La présidente : Cela ne demande pas de la patience, mais de l'intérêt.

Mr. Taddeo: Thank you very much, Madam Chairman.

The Chairman: I am going to start with the first questions; I will then give my colleagues the floor. At your first appearance, you spoke quite proudly about the 30.3-per-cent increase in container traffic at the Port of Montreal over the past five years. You also mentioned that a study on the capacity of the port had been commissioned in response to the lack of space on the Island of Montreal, and that that would have to be taken into consideration. You also talked about a study by IBI Group, if I am not mistaken, confirming that the Port of Montreal would experience sustained commercial traffic growth. That study also confirmed that your infrastructure improvement plans include the added capacity the Port of Montreal will need in the near future.

Could you give us an overview of the findings of the IBI Group's study? Could you also provide us with a copy of that study, or is it strictly the property of the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: First of all, IBI Group did that study on the competitiveness of the Port of Montreal, on our continued ability to compete for traffic, i.e., our main market, Toronto, the U.S. Midwest and the U.S. North East. Completed in 2005, that study confirms that in strict dollar terms, our rates are indeed attractive. For example, sending a container from Stuttgart, Germany, to Chicago, including all costs associated with the transfer and transportation of the container: in Europe, by ship, truck or rail; handling in Europe and the sea crossing; costs in Montreal, pilots, Coast Guard, all that shows that we still have a monetary advantage. As you can see, that is quite an important factor, combined, of course, with efficient service. We can certainly provide that information, after checking the Access to Information Act. I do not know that act off by heart, but since it is information that has been shared with the industry, we would be happy to send it to you. If not the entire report, at least an executive summary with the highlights.

As for the second study, it is a study that we commissioned.

[English]

We gave it to the Moffatt Group, which is well known internationally. They have done major studies in Western Canada, in Vancouver and Prince Rupert, as well as in Long Beach, Los Angeles, just to mention a few ports on the West Coast. I presented the executive summary of the Moffatt study — it is not finalized — to the board last week. What the Moffatt Group is telling us is that we will have to enhance our modus operandi of the way our terminals are operating right now. You will be hearing testimony tomorrow from Mr. Carré, who is with us, and from Mr. Doherty. We have to share that data with them.

M. Taddeo : Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente : Je vais débiter avec les premières questions; je laisserai la parole à mes collègues par la suite. Lors de votre premier passage, vous avez parlé avec beaucoup de fierté de l'augmentation du trafic de conteneurs de 30,3 p. 100 au cours de cinq dernières années au Port de Montréal. Vous aviez aussi mentionné qu'une étude sur la capacité du port avait été commandée suite à un manque d'espace sur l'île de Montréal et qui devrait être pris en considération. Vous aviez parlé aussi d'une étude du IBI Group, si je ne fais pas erreur, qui confirmait que le Port du Montréal allait connaître une croissance soutenue du trafic commercial. Cette étude confirme également que vos plans d'amélioration d'infrastructures prennent en considération les besoins additionnels en capacité auxquels le Port de Montréal sera confronté dans un avenir rapproché.

Pourriez-vous nous présenter les grandes lignes de la conclusion de l'étude du IBI Group? Également, est-il possible de nous acheminer un exemplaire de cette étude ou si celle-ci appartient strictement au Port de Montréal?

M. Taddeo : Dans un premier temps, c'est le IBI Group qui a fait cette étude sur l'aspect concurrentiel du Port de Montréal; sur notre capacité à rester concurrentiel pour le trafic, soit notre marché principal, Toronto, le Midwest des États-Unis et le Nord-Est des États-Unis. Terminée en 2005, cette étude confirme qu'effectivement d'un point de vue strictement monétaire, nos tarifications sont avantageuses. Par exemple, envoyer un conteneur de Stuttgart en Allemagne à Chicago, incluant tous les coûts reliés au transfert, au transport du conteneur, soit en Europe, sur le navire, le camion en Europe ou le chemin de fer; la manutention en Europe et le passage sur la mer; les coûts à Montréal, les pilotes, la Garde côtière, tout cela démontre que nous avons toujours un avantage monétaire. C'est un facteur, vous le constaterez, assez important, et qui se rallie, bien sûr, au service d'efficacité. Nous pourrions certainement communiquer cette information, après avoir vérifié la Loi sur l'accès à l'information. Je ne connais pas cette loi par coeur, mais étant de l'information qu'on a partagée avec l'industrie, cela nous fera plaisir de vous l'envoyer. Sinon tout le rapport, du moins un sommaire exécutif qui donne les faits saillants.

Pour ce qui est de la deuxième étude, c'est une étude que nous avons commandée.

[Traduction]

Nous l'avons donnée au groupe Moffatt qui est renommé à l'échelle internationale. Il a effectué d'importantes études dans l'Ouest canadien, à Vancouver et à Prince Rupert de même qu'à Long Beach et Los Angeles, pour ne mentionner que quelques ports de la côte Ouest. Bien que l'étude ne soit pas terminée, j'en ai présenté un résumé à mon conseil d'administration la semaine dernière. Le groupe Moffatt nous a dit que nous devrions améliorer la manière dont fonctionnent nos terminaux. Demain, vous entendrez M. Carré, qui est des nôtres, et M. Doherty. Il faudra que nous leur communiquions ces renseignements.

We have already discussed some of the changes that will be required on their terminals, to maximize utilization of the property, because of the fact that in the City of Montreal —

[Translation]

— we are tucked away on Notre-Dame. We have a relatively high productivity rate. The study shows that among ports in the Americas, we come first in terms of productivity. The study also forecasts an increase in traffic to 1.9 million containers handled. If we do not do something, first of all, about the *modus operandi* of ship owners and dockworkers, and then about the investments that need to be made in the rail network, the port roadway and our infrastructures, as well as the investments that need to be made by the dockworkers, we will not be able to cope with the growth, be it on the Island of Montreal or elsewhere.

The next step — and the board dealt with this last week — will be to meet with the dockworkers, who are already fairly up to speed, to get them to agree, because this is going to require their involvement. They have already indicated to us that they were willing to invest in the necessary portal cranes.

Truck access to the Port of Montreal has to be improved. There has to be a central directory that can be used throughout. Trucking companies will be able to go to any terminal they wish. And, of course, there will have to be discussions with ship owners about schedules and the services they provide. They are already anticipating the growth by doing a study on enlarging their ships.

So, we are confident, and as they say, they will jump on board and follow through.

Then, we looked beyond 2015. Will traffic keep increasing? It looks like it. Can that be handled on the Island of Montreal? The answer is yes. On the Island of Montreal, sites have already been identified. But at this stage, it is premature, because we have other things to work out with other people, before discussing that. There are docks we can fill, but it will be very expensive. So it is a huge decision.

The study shows that by 2015, over and above the \$170 million that we want to invest in other infrastructure, the Port, ship owners and dockworkers will have to spend almost \$200 million on the Island of Montreal in order to remain the major player that we are. So we are very confident and will remain so. My successors will make sure it stays that way.

The Chairman: Some port authorities have told the committee they had concerns about the delivery of containers by rail. Right now, there is a looming labour dispute between Canadian Pacific and maintenance personnel. What is your assessment of the rail service at the Port of Montreal? And do you have any suggestions on how to improve rail service in Montreal?

Nous avons déjà discuté de certains des changements qu'il faudra apporter aux terminaux afin de porter au maximum l'utilisation des terrains les entourant, en raison du fait qu'à Montréal...

[Français]

... nous sommes reculés sur la rue Notre-Dame. Nous avons un taux de productivité qui est assez élevé. Cette étude démontre, que parmi les ports des Amériques, nous sommes les premiers au niveau de productivité. Cette étude démontre aussi une croissance prévue où le trafic passera à 1,9 million de conteneurs manutentionnés. Si on ne pose pas de geste, d'abord au *modus operandi*, des armateurs et des arrimeurs, suivis par les investissements qui doivent être faits au réseau ferroviaire, à la route du port, à nos infrastructures, ainsi qu'aux investissements qui doivent être faits par les arrimeurs, nous ne pourrions pas répondre à la croissance, que ce soit sur l'île de Montréal ou ailleurs.

La prochaine étape — et le conseil en a été saisi la semaine passée — sera de rencontrer les arrimeurs qui sont déjà passablement au fait, afin d'obtenir leur accord, car cela implique des gestes de leur côté. Ils nous ont déjà indiqué qu'ils sont prêts à investir dans les grues-portiques qui seront nécessaires.

Il faut améliorer l'accès des camions au Port de Montréal. Il faut avoir un centre de repères qui sera utilisable partout. Les compagnies de camionnage qui pourront aller à n'importe quel terminal, selon leur volonté. Et, bien sûr, parler avec les armateurs au sujet des cédules et leur offre de services. Déjà ils ont prévu la croissance en faisant une étude pour élargir leurs navires.

Donc, on est confiant, et comme on dit : «they will jump on board» et qu'ils vont donner suite.

Par la suite, nous avons examiné au-delà de 2015. Est-ce que le trafic continuera à croître? Cela se confirme. Est-ce que ça peut être manutentionné sur l'île de Montréal? La réponse est oui. Sur l'île de Montréal, il y a déjà des sites d'identifiés. Mais, à ce stade-ci, c'est prématuré, parce que nous avons d'autres choses à normaliser avec certaines personnes, avant d'en discuter. Il y a des bassins qu'on peut remplir, mais qui vont coûter très cher. C'est donc une grosse décision.

Cette étude démontre que d'ici 2015, au-delà du 170 millions de dollars que nous voulons investir dans les autres infrastructures, il faudra que le Port, les armateurs et les arrimeurs dépensent presque 200 millions de dollars sur l'île de Montréal, pour rester le joueur important que nous sommes. Donc, nous sommes très confiants et continuerons de l'être. Mes successeurs s'assureront que cela continue.

La présidente : Certaines administrations portuaires ont évoqué devant le comité des craintes quant à l'approvisionnement de conteneurs par voie ferroviaire. Il y a un conflit de travail potentiel au Canadien Pacifique à l'heure actuelle avec le personnel d'entretien. Quelle serait votre appréciation des services assurés par le rail auprès du Port de Montréal? Et, avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer le service ferroviaire à Montréal?

Mr. Taddeo: In Montreal, I have to say that the complaints are minor. As I mentioned earlier, Canadian Pacific has just introduced service to the Chicago market in 33 hours. In Montreal, we have two railway companies and there is genuine competition between CN and CP. Of the almost 60 per cent of container traffic handled — entering or leaving the port by rail — CP accounts for almost 80 per cent and CN, for 20 per cent. So CP is the major player. It is in their interest to have efficient service.

As for the looming strike, I have been informed that CP has made arrangements with the port authority to continue providing service. They have had this problem before, three years ago, and they got through it, so much so that the unions asked them to come back to the table to resume talks.

But as for the Port of Montreal, CN also already has its new yard on Highway 13, which is called Taschereau yard. CP has bought some land in Rigaud, which they are preparing, in order to move their marshalling yard from Outremont in downtown Montreal for use that includes truck access; that will mainly benefit containers leaving Montreal for New York, Boston, Toronto, Albany, or Burlington by truck. They will no longer have to go downtown. They are going to have bridges there.

That is why we feel Highway 30 is crucial. Once they are set up there, they will be able to take Highway 40 to Valleyfield and backtrack, if necessary. From the standpoint of the Port of Montreal, the competition between CN and CP is due to service. We do not have the same problems as in Vancouver and Halifax.

[English]

There are problems, but not at the same level.

[Translation]

The Chairman: Financially speaking, the Port of Montreal is profitable and you have shown that in a number of ways. However, there are two financial irritants to the port. You are required to pay part of your gross revenue to the federal government, but you would prefer to pay a percentage of your net revenue, if I understood correctly. In addition, the port pays property tax on behalf of the federal government to the City of Montreal, despite the fact that the port is responsible for its own roads and sewers. Have you entered into any discussions with the federal government and the City of Montreal regarding these two issues?

Mr. Taddeo: I am the Chairman of the Board of Directors of the Association of Canadian Port Authorities, and the topic that is very popular these days is "bills, payments and newest taxes." We tell the representatives of the central agencies in Ottawa that we should not have to pay them. The main reason is that in Montreal, we pay for our own snow removal, we repair our own roads, we pay for our own waste removal, and so on. But the City of Montreal is more interested in getting the money from the

M. Taddeo : À Montréal, je dois vous dire que les plaintes sont mineures. Le service, qui rejoint le marché de Chicago en 33 heures, comme je l'ai mentionné tantôt, le Canadien Pacifique vient de l'introduire. À Montréal, nous avons deux chemins de fer et il y a une vraie concurrence entre le CN et le CP. Il y en a presque 60 p. 100 du trafic conteneurisé qui sont manutentionnés; ce qui entre ou ce qui sort du port par chemins de fer, CP a presque 80 p. 100 et CN en a 20 p. 100. Donc, le CP est le gros joueur. Il y va de leur intérêt d'avoir un service efficace.

Au sujet de la grève qui est annoncée, on m'a mis au courant. Du côté du CP, tout est en place pour continuer à donner le service avec les gens de l'administration. Ils ont déjà vécu ce problème, il y a trois ans, et ils sont passés au travers, au point où les syndicats ont demandé un retour à la table pour continuer à discuter.

Mais pour ce qui est du Port de Montréal, le CN aussi a déjà sa nouvelle cour le long de l'autoroute 13, qui s'appelle la cour Taschereau. Le CP a acheté des terrains à Rigaud, qu'ils préparent, afin de sortir leur cour de triage du centre-ville de Montréal à Outremont, pour l'utiliser et donner accès aux camions; cela avantagera surtout les conteneurs qui doivent quitter Montréal pour aller à New York, Boston, Toronto, Albany, Burlington, par camion. Ils n'auront plus à être dans le centre-ville. Ils vont avoir des ponts.

C'est pour cela que l'autoroute 30, pour nous, est primordiale. Une fois installés là-bas, ils pourront emprunter la 40 et aller rejoindre Valleyfield pour revenir sur leurs pas si besoin est. Selon le point de vue du Port de Montréal, la concurrence entre le CN et le CP, est due au service. On ne vit pas les mêmes problèmes que ceux de Vancouver et d'Halifax.

[Traduction]

Nous connaissons bien certaines difficultés mais pas au même niveau.

[Français]

La présidente : Du point de vue des finances, le Port de Montréal est rentable et vous en avez fait plusieurs démonstrations. Par contre, il y a deux irritants financiers pour le port. Vous devez verser une partie de vos revenus bruts au gouvernement fédéral, alors que votre souhait serait de verser un pourcentage des recettes nettes, si je vous ai bien compris. De plus, le port paie des impôts fonciers au nom du gouvernement fédéral à la Ville de Montréal, malgré le fait qu'il soit responsable de ses propres routes et de son propre service d'égouts. Est-ce que vous avez entamé des discussions avec le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal, relativement à ces deux éléments?

M. Taddeo : Je suis président du conseil d'administration de l'Association des autorités portuaires du Canada et le sujet qui est très populaire ces jours-ci, c'est « bills, payments and newest taxes ». Nous disons aux représentants, aux agences centrales à Ottawa, que nous ne devrions pas les payer. La raison principale est qu'à Montréal, on paye notre déneigement; on répare nos routes; on paye l'enlèvement de nos déchets, et ainsi de suite. Mais du côté de la Ville de Montréal, ils essaient d'avoir plus l'argent

federal government. It is under discussion. We do not object to contributing, but we would only like to pay for the services we actually get. We feel that the amounts we are paying are greater than the services we are getting from the City of Montreal.

[English]

Senator Tkachuk: I have a few questions. I will focus on your industry needs and follow up Senator Bacon's questions.

In terms of the federal funding programs for port infrastructure, security and technology initiatives — and you have told us, both here and before, of the investments that the ports need to make in capital improvements and infrastructure on the ports. At the same time, you are asking for federal funding programs from port infrastructure.

Is there a policy vis-à-vis what gets paid for internally and what you expect the federal government to pay? Why is security funded by federal funding, while other infrastructure funding would be from your revenue and your profits within the port?

Mr. Taddeo: The reason for that, Senator Tkachuk, is that the section 25 of the Canada Marine Act prohibits us from receiving subsidies from federal government funding.

Following 9/11, the Port of Montreal along with the other ports in Canada, in discussions with Transport Canada, said that this is a matter of national interest, that security concerns all Canadians. Your question is very valid. So, we said, "If that is the case for security, ports are crucial to the success of the economy of this country, so why not pass a special law to allow us to have access to this funding for highways, for bridges, what have you, for ports?" That suggestion is being looked-at, and it is our hope that we will be allowed to do that.

When the Canada Marine Act came into force in 1998, among others, the criteria for us were, "You wanted autonomy full autonomy, you wanted your local boards of directors, you have them, and as such you will be responsible for your own funding." They gave us credit limits to go to the bank to borrow money against anticipated revenues from future traffic, but not against the port property.

In the case of the Port of Montreal, we had a good financial situation. Some ports, however — the federal government has now increased the limits for Vancouver and for Montreal. However, we still feel that if security is of national importance, so are the ports of Canada of national importance. Hence, if monies are going to be put aside, and if the Canadian economy is going to continue to grow, give us access to some of your funding; at least allow us to apply for funding for port infrastructures, extension of berths, extension of railway lines in the port, et cetera.

du gouvernement fédéral. C'est un sujet de discussion. Nous n'avons pas objection à contribuer, sauf qu'on aimerait participer seulement pour les services que nous recevons. Nous croyons que les montants que l'on paye dépassent les services que l'on reçoit de la Ville de Montréal.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : J'ai quelques questions à poser. Je vais d'abord me concentrer sur les besoins de votre industrie, puis poursuivre sur la lancée de Mme Bacon.

Par rapport aux programmes fédéraux de soutien aux infrastructures portuaires, à la sécurité et à la technologie — et vous nous avez dit, aujourd'hui mais aussi à d'autres occasions, que les ports doivent améliorer leurs immobilisations et leurs infrastructures. En même temps, vous réclamez du soutien des programmes fédéraux destinés aux infrastructures portuaires.

Existe-t-il une politique quelconque répartissant la part des frais que vous devez assumer vous-mêmes et celle que vous attendez du fédéral à cet égard? Pourquoi la sécurité est-elle financée par le fédéral tandis que les autres aspects des infrastructures doivent être financés à même vos recettes et les bénéfices de vos activités portuaires?

M. Taddeo : Sénateur Tkachuk, cela tient au fait que l'article 25 de la Loi maritime du Canada nous interdit de recevoir des subventions à même les fonds fédéraux.

Après les attentats du 11 septembre, le Port de Montréal et les autres ports canadiens ont discuté de sécurité avec Transports Canada et en ont conclu que la sécurité concernait tous les Canadiens. Votre question est très légitime. À nos yeux, puisque la sécurité est primordiale et les ports indispensables au succès de l'économie de notre pays, pourquoi n'adopterait-on pas une loi spéciale qui leur donnerait accès aux fonds destinés aux autoroutes, aux ponts et même aux ports? La proposition est à l'étude, et nous espérons qu'on y répondra favorablement.

Lorsque la Loi maritime du Canada est entrée en vigueur en 1998, les critères auxquels nous devions nous conformer voulaient que nous nous chargions nous-mêmes de notre propre financement puisque nous avions réclamé la pleine autonomie et nos conseils d'administration locaux et que nous les avions obtenus. La loi nous accorde donc des facilités de crédit afin d'emprunter des montants sur les recettes prévues du trafic à venir mais non sur les propriétés portuaires.

À Montréal, la situation financière du port était bonne. Toutefois, dans d'autres ports — depuis, le gouvernement fédéral a augmenté les limites de crédit des ports de Vancouver et de Montréal. Cela étant dit, nous maintenons que si la sécurité revêt tant d'importance pour la nation tout entière, la même chose vaut pour les ports du Canada. Par conséquent, si l'on prévoit réserver des sommes à cette fin et si l'économie canadienne poursuit son expansion, donnez-nous accès à une part de vos fonds; laissez-nous au moins avoir droit aux subventions destinées aux infrastructures portuaires afin que nous puissions agrandir nos postes à quai, prolonger les lignes ferroviaires portuaires, et cetera.

Senator Tkachuk: This you would normally do internally.

Mr. Taddeo: Yes. If we do not have the money, we have to go to the bank. That is the current law.

In terms of security, we would have done the same thing. We did not wait in the Port of Montreal for the tragedy of September 11th to take place. We started improving our security system back in 1998. We planned to spend the money in any event, from a competitive point of view. We made security a priority in Montreal, like we did our railway, our road service and our berth extensions.

The federal government, as a result of what they saw our competitors doing in the United States — where much money is being appropriated — decided to implement a special program. Hence, we decided to apply for federal funding for port security, rather than use our own funds. However, even if funds were not forthcoming from Ottawa, we have a responsibility in Montreal, and we assumed that responsibility, which is why we were going to invest in security.

However, now that the monies have become available, we have applied for funding — responded to the questionnaires and completed forms — and that has accelerated some of our projects. We had to prioritize our projects — there is only so much that you can spend out of your cash flow; you have to keep reserves. In the case of security, we have sped up some of the projects.

For example, right now access to our terminals is controlled manually, but we are currently in the process of doing it electronically. That will be in place, we hope, by the end of this year, next spring at the latest.

The Port of Montreal had projected that work for 2008, late 2008, but when the federal funds become available we decided to speed up that process.

On the infrastructure side, however, the monies are not available to us. Your question is very appropriate. If money is available for national interest on the security side, funding should be available also for the national interest on port expansion, port growth, development of this country.

Senator Tkachuk: On the gross revenue charge stipend — I find “stipend” to be an interesting word — how does that work? Is it a percentage of gross revenue?

Mr. Taddeo: Exactly.

Senator Tkachuk: For every dollar you take in, how much do you have to pay?

Mr. Taddeo: There is a formula. Up to \$500,000, it is 1 per cent; from \$500,000 to \$3 million, it is X per cent; from \$3 million — actually, the figures are higher than that, because last year our total revenue was \$78 million.

Le sénateur Tkachuk : En règle générale, c'est le genre de choses que vous financez vous-mêmes à l'interne.

M. Taddeo : Oui. Si nous n'avons pas l'argent voulu, nous devons nous adresser aux banques. Telle est la loi actuelle.

Sur le plan de la sécurité, nous faisons la même chose. Nous n'avons pas attendu la tragédie du 11 septembre pour agir. Nous avons commencé à améliorer notre système de sécurité dès 1998. Nous avions déjà prévu des dépenses à cette fin par souci de compétitivité. Nous avons fait de la sécurité une priorité au même titre que nos services ferroviaires et routiers et l'agrandissement de nos aires de mouillage.

Le gouvernement fédéral, voyant ce que faisaient nos concurrents aux États-Unis — où l'on y affecte beaucoup de crédits budgétaires — a décidé de mettre en œuvre un programme spécial. Nous avons donc décidé de demander le soutien fédéral pour la sécurité portuaire plutôt que d'utiliser nos propres fonds. Toutefois, même dans le cas où nous ne recevions pas une réponse favorable du gouvernement, nous estimons avoir une responsabilité et l'avons assumée, ce qui explique pourquoi nous avons décidé d'investir dans la sécurité.

Toutefois, maintenant que l'argent est disponible, nous avons demandé du financement — répondu aux questionnaires et rempli des formulaires — ce qui a accéléré certains de nos projets. Il a fallu que nous établissions un ordre de priorité — il y a une limite à ce qu'on peut dépenser au moyen de ses propres liquidités; il faut se garder des réserves. Dans le cas de la sécurité, nous avons accéléré certains des projets.

Ainsi, à l'heure actuelle, le contrôle de l'accès à nos terminaux s'effectue à la main, mais nous sommes en train d'installer un système électronique. Nous espérons qu'il sera en fonction d'ici la fin de l'année ou au plus tard le printemps prochain.

Le Port de Montréal avait prévu faire cela en 2008, ou même à la fin de 2008, mais lorsque les fonds fédéraux sont devenus accessibles, nous avons décidé d'accélérer le processus.

Il n'empêche qu'on ne nous accorde pas de fonds afin de soutenir nos travaux d'infrastructure. Votre question tombe à point nommé. En effet, si, dans l'intérêt national, on nous accorde de l'argent à affecter à la sécurité, pour la même raison, on devrait aussi nous en donner pour l'expansion portuaire, la croissance du port, le développement de notre pays.

Le sénateur Tkachuk : Au sujet des honoraires relatifs aux frais sur les recettes brutes — l'usage du terme « honoraires » est intéressant — comment est-ce que cela fonctionne? S'agit-il d'un pourcentage des recettes brutes?

M. Taddeo : C'est précisément cela.

Le sénateur Tkachuk : Pour chaque dollar qui rentre, quelle part devez-vous payer?

M. Taddeo : C'est calculé selon une formule. Jusqu'à 500 000 \$, la proportion est de 1 p. 100; de 500 000 à 3 millions de dollars, c'est X p. 100; de 3 millions de dollars — en fait, les chiffres sont plus élevés que cela, parce que l'année dernière, nos recettes ont totalisé 78 millions de dollars.

There is a scale, and it is the opposite of the scale for net profits, dividends. In the process of doing this, they are "taxing" us, if I can use that word, an extra \$1 million — \$600,000 to \$700,000 to \$800,000 a year more, and for very little service, no service, being rendered. It is just a way for them to generate revenue and to keep us honest.

The reasoning behind this is that some people felt that, by using net profits, we would pad our expenses. That did not make sense to me. We have auditors. Why would I make all kinds of reserves? Auditors will not allow you to do that; my audit committee will not allow me to do that; the board will not allow me to do that. Why would I be interested in doing that? However, that was too logical for the people who made the decision. They decided that we had to pay on gross revenue — which is what we are doing.

Senator Tkachuk: With respect to access to funds for road infrastructure — which is another one of the needs that you have listed — specifically, Notre Dame Street and Highway 30, is that not something the province and the city, out of their infrastructure budgets, should be playing for?

Mr. Taddeo: The province has made allocations.

Senator Tkachuk: The city should, as well?

Mr. Taddeo: They are asking for this from the federal government. Hence, in terms of the infrastructure of Montreal, the economy of Montreal, I am just putting in my two cents' worth, if I can use that term, to say that what the city and the province are asking for is important. It is important because it is important for the economy of Montreal, the Port of Montreal being an important part of the Canadian economy and the Montreal economy.

Senator Tkachuk: You raised the point about railways getting a tax credit for expansion, to give them a level playing field. What do they get in the U.S. that gives them an economic advantage that we would have to counter?

Mr. Taddeo: They do have tax breaks in the United States on their roadbeds.

Senator Tkachuk: Over and above the fact that they can depreciate them?

Mr. Taddeo: Oh, yes. Yes, they have advantages. I am sure the railways will tell you that in much more detail. Burlington Northern Santa Fe and Norfolk Southern all have advantages.

Il s'agit donc d'une échelle, qui est à l'opposé de celle des bénéfices nets, des dividendes. Grâce à ce mécanisme, le gouvernement vient chercher chez nous 1 million de dollars de plus en « impôt » si on peut dire — ou 600 000 \$, 700 000 \$, 800 000 \$ de plus par année, et cela en échange d'à peu près aucun service ou d'aucun service. C'est tout simplement un moyen lui permettant d'aller chercher des recettes fiscales et de nous tenir la bride.

Pour justifier cela, certains ont estimé que si nous utilisions nos bénéfices nets, nous gonflerions nos dépenses. Cet argument ne me paraît pas sérieux. Nous faisons l'objet de vérifications. Pourquoi est-ce que je créerais toutes sortes de réserves? Les vérificateurs ne nous le permettent pas, ni mon comité de vérification, ni encore mon conseil d'administration. Pourquoi voudrais-je faire cela? Malheureusement, cette logique échappe aux gens qui ont pris la décision. Ils ont décidé que nous paierions à même nos recettes brutes, et c'est ce que nous faisons.

Le sénateur Tkachuk : Pour ce qui est de l'accès aux subventions destinées aux infrastructures routières — autre besoin dont vous nous avez fait part — plus précisément à celles de la rue Notre-Dame et de l'autoroute 30, est-ce que ça ne devrait pas être à la province et à la ville de financer ces projets au moyen de leurs budgets d'infrastructure?

M. Taddeo : La province a affecté des crédits.

Le sénateur Tkachuk : La ville aussi devrait le faire, n'est-ce pas?

M. Taddeo : La ville et la province demandent précisément cela au gouvernement fédéral. Par conséquent, par rapport aux infrastructures de Montréal et de son économie, je viens ajouter ma propre voix au chapitre afin de souligner l'importance de ce qu'elles réclament. C'est important parce que cela compte pour l'économie de Montréal, et parce que le Port de Montréal contribue de façon non négligeable à l'économie tant canadienne que montréalaise.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez affirmé que les compagnies de chemin de fer devraient recevoir un crédit d'impôt dans le cas de l'expansion de leurs services, afin qu'elles bénéficient de chances égales. Quels avantages économiques reçoivent leurs concurrentes américaines à notre détriment?

M. Taddeo : Les compagnies américaines reçoivent des allègements fiscaux de leur gouvernement pour leurs plates-formes.

Le sénateur Tkachuk : En plus du fait qu'elles peuvent aussi les amortir?

M. Taddeo : Oh, oui. Oui, ces compagnies bénéficient d'avantages. Je suis sûr que les représentants des nôtres vous l'expliqueront de manière beaucoup plus détaillée. La Burlington Northern Santa Fe et la Norfolk Southern ont toutes deux des avantages.

These studies have been around for a while. As we say in Quebec, "des revendications" have been brought forward and brought forward, but never really to the satisfaction of the railways. The railways are part of our infrastructure, part of our success.

Senator Tkachuk: Thank you very much. I will come back in the second round with more questions.

Senator Mercer: Mr. Taddeo, thank you very much for being here and for your continued hospitality to the committee and to me, personally.

You mentioned the environmental assessment. We have heard from other ports and terminal stake holders about the federal environmental assessment process, and that it is overly complex and lengthy, not to mention redundant, given the provincial process. What has been your experience with the federal environmental assessment process?

Mr. Taddeo: It is too long, very frustrating and very costly. Is that not right, Mr. Bédard?

Senator Tkachuk: Do you have to double it up here, too, just as they do in B.C., provincially.

Mr. Taddeo: Yes, we need approval from both.

Senator Tkachuk: You do not get it parallel, you have to do one, and then do the other.

Mr. Taddeo: No, we have arranged to do it parallel here.

Senator Mercer: That is a good point. That is an improvement over what is happening in British Columbia.

Mr. Taddeo: Yes, we make sure, in all our discussions, that Quebec is there at the table. That is very important.

Senator Mercer: It was mentioned this morning that terminal operators have been prohibited from dumping snow directly into the river in the winter. However, it does end up in the river eventually, after you pick it up, put it on trucks and truck it off somewhere. Is this a federal, provincial or municipal regulation that is causing this problem and costing you all this money?

Mr. Taddeo: It is a provincial regulation, and the terminal operators are not pleased with that, because they have to pay to remove the snow off their terminals. At one point, they wanted to dump on some of our properties. We allowed that when we did not have the traffic. They used to do that; the snow would melt and go into the sewer system and end up in the river anyway. However, now we do not have any space, so they have to pick it up and bring it to a site. As Mr. Doherty said this morning, it ends up in the river anyway.

Cela fait déjà quelque temps que les études sur le sujet ont été effectuées. Comme on le dit au Québec, « des revendications » ont été présentées plus d'une fois, mais jamais à la satisfaction des compagnies de chemin de fer. Or, ces dernières font partie de nos infrastructures et participent à notre succès.

Le sénateur Tkachuk : Je vous remercie beaucoup. Je vous poserais encore d'autres questions au second tour.

Le sénateur Mercer : Monsieur Taddeo, merci beaucoup de votre présence parmi nous et de votre constante hospitalité à l'endroit de notre comité et à mon endroit.

Vous avez mentionné l'évaluation environnementale. D'autres ports et exploitants de terminaux nous ont parlé du processus fédéral d'évaluation environnementale, nous disant qu'il est trop long et complexe, superflu même étant donné l'existence d'un processus semblable au niveau provincial. Que pouvez-vous nous dire de votre propre expérience par rapport à l'évaluation environnementale fédérale?

M. Taddeo : Il est effectivement trop long, très exaspérant et très coûteux. N'est-ce pas, monsieur Bédard?

Le sénateur Tkachuk : Êtes-vous obligés aussi de le subir deux fois, comme c'est le cas en Colombie-Britannique, où la province a son propre processus.

M. Taddeo : Oui, il faut obtenir l'autorisation des deux ordres de gouvernement.

Le sénateur Tkachuk : Les processus ne s'effectuent pas en parallèle, il faut les subir en succession?

M. Taddeo : Non, nous nous sommes arrangés pour que les choses se passent simultanément.

Le sénateur Mercer : C'est une bonne chose. C'est une amélioration par rapport à ce qui se passe en Colombie-Britannique.

M. Taddeo : Oui, nous veillons à ce que le gouvernement du Québec participe à toutes nos discussions, à ce qu'il soit présent. C'est très important.

Le sénateur Mercer : Ce matin, il a été dit que les exploitants de terminaux se sont vu interdire le déversement direct de la neige dans le fleuve en hiver. Toutefois, cette neige y aboutit de toute façon, mais après qu'on l'a enlevée, chargée sur des camions et transportée ailleurs. Est-ce que c'est un règlement fédéral, provincial ou municipal qui vous cause ce problème et vous coûte tant d'argent?

M. Taddeo : C'est un règlement provincial, qui déplaît d'ailleurs aux exploitants, car ce sont eux qui doivent défrayer le déneigement de leurs terminaux. Dans le passé, ils nous ont demandé de pouvoir déverser de la neige sur certains de nos terrains. Nous le leur permettions quand le trafic était faible. Ils le faisaient donc; la neige fondait, s'écoulait dans les égouts et aboutissait de toute manière dans le fleuve. Toutefois, maintenant, nous manquons d'espace libre, ce qui les oblige donc à enlever la neige puis à la transporter quelque part. Ainsi que le disait M. Doherty ce matin, de toute manière, elle finit par aboutir au fleuve.

Senator Mercer: How much would it cost the operators to do that?

Mr. Taddeo: I do not have that answer, but I am sure Mr. Doherty will be able to provide it, and Mr. Carré too, when he testifies tomorrow.

Senator Mercer: All right. Recently, we have had a couple of disruptions in service from CN, and we have an anticipated disruption in service from CP. When we were in British Columbia, we heard that after the labour disputes and after a particularly bad winter through the mountains, which closed the lines due to rock slides, et cetera, CN did nothing to help clear the backlog.

Have you had this similar experience here when there has been a backlog, that your two railroads have not been willing to put on extra trains, make the trains longer or put on an extra shift, if need be?

Mr. Taddeo: No, we lost maybe one day in Montreal when CN had their problems. It was only a delay. As I said earlier in my testimony, from my perspective, from the port's perspective it is important, because the shippers, importers and exporters have choices; they could go to New York, Baltimore or Hampton Roads. However, in Montreal's case, CN provided the service they had to provide.

As a matter of fact, in CN's case, in our interchange yard, which you saw this morning, they were leaving some of their containers there a bit too long, and we just made a phone call. Is that not right, Mr. Bédard?

Mr. Bédard: Yes.

Mr. Taddeo: We said, "If you do not remove those containers, that is it; we will stop your service." They did not want that, they want to be competitive in Montreal, and I am sure they are doing their best to try to attract business from the other shipping lines to go on their rail link.

Senator Mercer: Senator Tkachuk asked earlier a question about section 25 of the Canada Marine Act, which prohibits federal appropriation. There is the issue, which is not directly related to our study of containerization but is related to management of ports, of the cruise industry. Is there any assistance coming to help prepare ports, such as Montreal, for the new resurgence in the cruise industry?

Mr. Taddeo: Not right now. I appreciate that you raise that issue. In Montreal, we do need a new passenger terminal. The season is very short; we are looking at 40,000 passengers. We put into place quite a system with the Port of Quebec, the St. Lawrence River gateway, the ports of Halifax, Saint John and New York, and we are working closely with the Old Port of Montreal Corporation. We have already signed a memorandum of agreement with them that we will have a joint project. It is a combination of solidifying, if not rebuilding, the infrastructure — the dock, because it has been there since 1908. In that agreement,

Le sénateur Mercer : Combien est-ce que cela coûte aux exploitants?

M. Taddeo : Je ne suis pas en mesure de vous répondre, mais je suis sûr que M. Doherty pourra le faire, ainsi que M. Carré lorsqu'il témoignera demain.

Le sénateur Mercer : Bien. Récemment, le service du CN a été interrompu à quelques reprises, et l'on prévoit que la même chose se produira au CP. Lors de notre passage en Colombie-Britannique, on nous a dit qu'après les conflits de travail et un très rude hiver dans les montagnes, marqué par des éboulements et des fermetures de lignes, et cetera, le CN n'a rien fait pour combler les retards de service.

Avez-vous observé la même chose ici, dans le cas de travail en retard; est-ce que les deux compagnies de chemin de fer se sont abstenues de mettre des trains supplémentaires, d'allonger les trains ou d'ajouter un quart de travail le cas échéant?

M. Taddeo : Non, nous avons peut-être perdu une journée à Montréal lorsque le CN a eu ses problèmes. Il y a seulement eu un retard. Ainsi que je le disais plus tôt, de mon point de vue et du point de vue du Port, la question est importante, car les compagnies maritimes, les importateurs et les exportateurs ont le choix : ils peuvent aller à New York, à Baltimore ou à Hampton Roads. Quoi qu'il en soit, dans le cas de Montréal, le CN a fourni le service attendu de lui.

En fait, le CN a tout de même laissé certains de ses conteneurs un peu trop longtemps dans la gare de transbordement que vous avez visitée ce matin, et nous venons de le joindre au téléphone. N'est-ce pas, monsieur Bédard?

M. Bédard : Oui.

M. Taddeo : Nous lui avons dit : « Si vous n'enlevez pas ces conteneurs, ce sera fini : nous mettrons fin à votre service ». Le CN ne voulait pas cela. Il tient à demeurer compétitif à Montréal, et je suis sûr qu'il fait tout son possible pour attirer la clientèle des autres transporteurs maritimes et pour les inciter à choisir sa liaison ferroviaire.

Le sénateur Mercer : Plus tôt, le sénateur Tkachuk a posé une question au sujet de l'article 25 de la Loi maritime du Canada interdisant l'octroi de subventions fédérales. Ma question n'est pas directement liée à notre étude de la conteneurisation du fret mais plutôt à la gestion des ports et à l'industrie de la navigation de croisière. Est-ce qu'on aide les autorités portuaires d'une manière ou d'une autre à aménager des ports comme celui de Montréal afin qu'ils puissent accueillir le nombre croissant de navires de croisière?

M. Taddeo : Pas à l'heure actuelle. Je vous remercie cependant de votre question. À Montréal, nous avons effectivement besoin d'une nouvelle gare de voyageurs maritimes. La saison est très courte et nous accueillons 40 000 voyageurs. Nous avons mis sur pied tout un système, de concert avec le Port de Québec, avec la porte d'entrée du Saint-Laurent, avec les ports d'Halifax, de Saint John et de New York, et nous collaborons aussi étroitement avec la Société du Vieux-Port de Montréal. Nous avons déjà signé un protocole d'entente avec elle dans le cadre d'un projet conjoint. Ce dernier nous permettra de renforcer, sinon de reconstruire les

we are saying to the Old Port of Montreal Corporation — they have access to federal money — that we are ready to use the passenger terminal; it will be a joint project; we will operate it for five months of the year and the other seven months of the year they can use it for leasing, receptions and other things of that nature. By doing that, I believe they will be able to provide the funding.

For the Port of Montreal to invest \$20 million to \$25 million for a passenger terminal for 40,000 passengers that generate \$1 million of revenue — I know it is a contribution to the economy, city and hotels — that a substantial amount of money, and the payback is very long term. Therefore, that is why we are working closely with the Old Port. Hopefully, the joint venture project that we have in mind will allow us to have access to some of those funds through the Old Port.

Senator Mercer: You are being creative.

Mr. Taddeo: Thank you.

Senator Merchant: You are very enthusiastic, and that is a great asset to the port. While the port is obviously a great success story, one problem that does seem to be on the horizon is that of encroachment. Given condo development, the expansion of Notre Dame Street, the potential raising of the Bonaventure viaduct and the transfer of federal land from the port authority to the Canada Lands Company Limited, it seems clear that the Port will have less land for expansion in the future and even more sensitive neighbours with which to deal.

Which of these projects poses the greatest threat to the anticipated growth in containerized freight traffic at the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: Notre Dame Street is a priority. We need to have that, because the number of trucks keeps increasing. Even though the trucks using the Port of Montreal only represent 17 per cent of the trucks that need to use Notre Dame Street, it is a very serious issue. The second issue is Highway 30.

As far as the inner harbour is concerned, I believe people in Montreal, the boards of trade and the City of Montreal have understood that the domestic traffic to Newfoundland and the 90,000 containers that come in are all handled by truck, 45,000 in and 45,000 out. They are right at the access of the Bonaventure Autoroute, and we have served them caution. We have been working with them; we told them we understand that they want to create an urban boulevard and embellish arrival into Montreal but to do it with the understanding that there could be a negative impact on the truck traffic into Bickerdike Basin, because those people have a 20 year lease there. That is a concern.

infrastructures actuelles — le bassin qui remonte à 1908. Or, la Société du Vieux-Port de Montréal a droit aux subventions fédérales, et dans le protocole d'entente, nous affirmons être disposés à utiliser la gare de voyageurs; s'agissant d'un projet conjoint, nous l'exploiterons cinq mois par année et les sept mois restants, c'est la Société qui le fera et qui pourra la louer à des fins de réceptions et autres. Je crois que ce genre de projet permettra qu'on nous accorde du soutien financier.

L'investissement par le Port de Montréal de 20 à 25 millions de dollars dans la construction d'une gare desservant 40 000 voyageurs qui rapporteront 1 million de dollars en recettes touristiques constituera un apport considérable à l'économie, à la ville et à l'hôtellerie — beaucoup d'argent et à long terme. C'est pour cela que nous collaborons aussi étroitement avec le Vieux-Port. Nous espérons que ce projet conjoint nous rendra admissibles aux subventions par le truchement du Vieux-Port.

Le sénateur Mercer : Vous êtes ingénieux.

M. Taddeo : Je vous remercie.

Le sénateur Merchant : Vous êtes très enthousiastes, et c'est un atout important pour votre organisme. Le port est manifestement un grand succès, mais il semble quand même y avoir un problème à l'horizon, celui de l'empiètement. Étant donné le nombre croissant de tours d'habitation en copropriété, l'agrandissement de la rue Notre-Dame, la possibilité qu'on surélève le viaduc Bonaventure et la cession de terres domaniales naguère administrées par les autorités portuaires à la Société immobilière du Canada Limitée, le port aura indiscutablement moins de terrains sur lesquels prendre de l'expansion et il devra aussi faire affaires avec des voisins encore plus susceptibles.

Lesquels de ces projets risquent le plus de compromettre la croissance prévue du trafic de conteneurs dans le Port de Montréal?

M. Taddeo : La rue Notre-Dame est une priorité parce que le nombre de camions qui y circulent augmente sans cesse. Bien que les camions utilisant le Port de Montréal ne représentent que 17 p. 100 de ceux qui empruntent la rue Notre-Dame, la question demeure tout à fait primordiale. En second lieu vient la question de l'autoroute 30.

Pour ce qui est de l'arrière-port, à mon avis, la population de Montréal, les chambres de commerce et la ville de Montréal ont compris que le trafic interne avec Terre-Neuve et les 90 000 conteneurs qui arrivent ici sont tous transbordés sur 45 000 camions, qui entrent et qui sortent. Ils se trouvent à l'embranchement même de l'autoroute Bonaventure, et nous avons mis les autorités en garde à ce sujet. Nous avons collaboré avec elles, nous leur avons dit comprendre leur projet de création d'un boulevard et d'embellissement des abords de la ville, mais aussi que cela pourrait avoir des conséquences pour la circulation des camions vers le bassin Bickerdike, parce que les gens qui y sont ont signé un bail de 20 ans. C'est donc une préoccupation.

Bridge Street will create a problem for CN, and they are aware of that; we made them aware of it. As far as Notre Dame Street, we have told them we are collaborating with them, but they must not to encroach on port activity. They have been told, and they have been collaborating with us.

We back onto Notre Dame Street, you are absolutely right. Our big concern is that the local people, business community and political community will continue to realize the importance, and understand that, yes, we will live with them, but they have to learn to live with us. It comes all back to the interrelationship between the railways, truckers and shipping lines.

It is very nice to believe that we will expand off the island one day, 20, 30 years down the road, but there is very little space on the Island of Montreal, and to continue to stay there with the commitment that the shipping lines have with CP Rail especially, monies will have to be spent to fill basins.

It brings us back to the environmental question that you asked about the time and the delays to fill basins to be able to have the space to handle the traffic that we want.

Therefore, it is a combination of all those factors. The priority is Notre Dame Street; the second priority is Highway 30. In addition, I know there is a big issue about the bridge in the east end — Highway 25 — and that is very controversial. However, as a businessman, as a Montreal citizen, we cannot have everything; and we are headed in the direction where that bridge will be built, and has to be built. There should be consideration of another bridge, but that is down the road. There is already major congestion on Champlain and Victoria bridges and studies have been done in our region that have said we need more bridges. However, that is for the citizens to decide with the politicians and people that they put into power to manage this city, this island.

However, the Port of Montreal is there; we are appreciated. Sometimes we are in the way, but, as I said in my presentation at the annual press conference, we know we have to cohabitate. We do not want all the space, but we have certain space, and we have a mandate — the government, the people of Montreal. We want to make sure that that mandate continues to be respected.

People would like, perhaps, to not see the railway go through the Old Port for CN; but if we tamper with that, we are looking at \$155 million to \$160 million of extra costs for the citizens to allow CN to bypass, which would make them even less competitive out of Montreal, because now we are talking about an eight, to 10, to 12 hour additional delay to go around the island.

These are issues that we are working on with all parties involved and making sure that they continue to understand the importance that their role plays, but also they realize that we do

La rue Bridge va créer un problème pour le CN, et ils en sont conscients; nous le leur avons signalé. En ce qui concerne la rue Notre-Dame, nous leur avons dit que nous collaborons avec eux, mais qu'ils ne doivent pas empiéter sur l'activité portuaire. Ils sont au courant de la situation et ont collaboré avec nous.

Nous donnons par derrière sur la rue Notre-Dame, vous avez tout à fait raison. Notre principale préoccupation, c'est que les gens du quartier, des milieux d'affaires et des milieux politiques continuent de se rendre compte de l'importance du projet et comprennent qu'effectivement nous vivrons avec eux et qu'ils doivent eux aussi apprendre à vivre avec nous. Tout cela revient aux liens qui doivent être établis entre les services ferroviaires, les services de camionnage et les lignes de navigation.

C'est très bien de croire que nous étendrons nos activités à l'extérieur de l'île un jour, d'ici 20 ou 30 ans, mais il y a très peu de place sur l'île de Montréal, et pour continuer à maintenir une présence ici compte tenu de l'engagement que les lignes de navigation ont pris avec le CP, il faudra prévoir des fonds pour remplir les bassins.

Cela nous ramène à la question environnementale que vous avez posée à propos du temps qu'il faudra pour remplir les bassins de manière à pouvoir accueillir le trafic maritime que nous souhaitons.

Par conséquent, il s'agit d'un ensemble de facteurs. La priorité, c'est la rue Notre-Dame; après, c'est l'autoroute 30. De plus, je sais qu'il y a un grave problème concernant le pont dans l'Est — l'autoroute 25 — et qu'il s'agit d'une question très controversée. Cependant, en tant qu'homme d'affaires, en tant que citoyen de Montréal, il est impossible d'avoir tout ce que l'on veut; et tout semble indiquer que ce pont sera construit et il faut qu'il soit construit. Il faudrait envisager de construire un autre pont, mais cela est pour plus tard. Les ponts Champlain et Victoria sont déjà très congestionnés et selon des études qui ont été faites dans notre région, il nous faut plus de ponts. Cependant, c'est aux citoyens d'en décider avec les politiciens et ceux qu'ils ont élus pour administrer cette ville, cette île.

Cependant, le Port de Montréal est là; on reconnaît les services que nous offrons. Parfois on nous trouve gênants, mais comme je l'ai dit dans l'exposé que j'ai donné lors de la conférence de presse annuelle, nous savons que nous devons cohabiter. Nous ne voulons pas occuper tout l'espace, mais nous avons un mandat qui nous a été donné par le gouvernement, la population de Montréal. Nous tenons à nous assurer que ce mandat continue d'être respecté.

Certains préféreraient peut-être que le chemin de fer ne traverse pas le Vieux-Port en ce qui concerne le CN; mais si nous y apportons des changements, cela représentera 155 à 160 millions de dollars supplémentaires que devront assumer les citoyens pour permettre au CN de contourner le Vieux-Port, ce qui le rendra encore moins concurrentiel à partir de Montréal, parce que cela représentera alors un retard d'environ huit à dix ou douze heures de plus pour contourner l'île.

Ce sont des questions auxquelles nous travaillons avec toutes les parties intéressées pour nous assurer qu'elles continuent de comprendre l'importance de leur rôle, mais aussi qu'elles se

what we have to do. I was pleased to see, for example, that Henri-Paul Rousseau, who is highly respected in Montreal, at the luncheon. It was the first time I have heard a businessman of that stature come out with that comment — and there was no prodding on my part, believe me. As a matter of fact, Ms. Poulin was at that luncheon, and to get that extract of his, we had to pull teeth.

The proof is in the pudding: Morgan Stanley invested in our terminal; the Japanese invested in the Termont Terminal, the Logistic family; Mediterranean Shipping Company, MSC, the second biggest shipping company in the world, have invested. When they came to have a look they said, "Oh, boy, this is a major gateway. We are will invest in this gateway; we believe in its future." We cannot have better than Morgan Stanley; that created the new terminal and bought it out of Touristik Union International, TUI, and Hapag-Lloyd.

When I was in Houston last week, Drewry Shipping Consultants were there. They did a study of the terminals that are being bought by the pension funds, and our terminal in Montreal came out first as far as the earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, EBITDA, with a 22.4 earnings ratio. The people from Morgan Stanley have personally told me, "We are interested in some of your other infrastructures, maybe even on the bulk. We are looking at it, because we know it is there; we know it is important; and we know there is growth. Canada will continue to grow and play a major role in world economies."

Senator Merchant: Do you see a role for the federal government to play in order to mitigate the impact?

Mr. Taddeo: Very much so, and I was very pleased that in the discussions we had with Mr. Cannon's people, and Mr. Fortier's people, on the issue, for example, of the inner harbour — le Nouveau Havre de Montréal — Montreal's New Harbourfront, that after they came, looked and analyzed, they saw what we were doing and said that some of these lands are not really used for port or maritime purposes, so they want to transfer that to people that are specialists in land management. We said that would be fine, but when it comes Bickerdyke Basin, the railway and the passenger terminal, that is a maritime activity, and, therefore, in their mandate, their mission; it is important for Montreal, notwithstanding the wishes of some people in Montreal who thought that those lands should be transferred for habitation or commercialization. They said "No, that has to stay as port activity." Port activity, the way Montreal is built, is spread out, and it cannot be concentrated in one area like it can in some ports in the world.

rendent compte que nous faisons ce que nous devons faire. J'ai été heureux de constater, par exemple, la présence au déjeuner de Henri-Paul Rousseau, qui est extrêmement respecté à Montréal. C'est la première fois que j'ai entendu un homme d'affaires de cette envergure faire ce genre de commentaires — et cela, sans que je l'y incite, croyez-moi. En fait, Mme Poulin était présente à ce déjeuner, et nous avons dû faire des pieds et des mains pour obtenir l'extrait en question.

C'est au fruit qu'on juge l'arbre : Morgan Stanley a investi dans notre terminal; les Japonais ont investi dans le terminal Termont, la famille Logistic, Mediterranean Shipping Company, MSC, la deuxième compagnie de navigation au monde a investi dans notre terminal. Lorsque ses représentants sont venus y jeter un coup d'œil, ils se sont rendu compte qu'il s'agissait d'une porte d'entrée importante et ont dit qu'ils investiraient dans cette porte d'entrée parce qu'ils croyaient dans son avenir. Nous ne pouvons pas demander mieux que la Banque Morgan Stanley; c'est elle qui a permis la création du nouveau terminal et qui l'a acheté de Touristik Union International, TUI, et Hapag-Lloyd.

Lorsque j'étais à Houston la semaine dernière, Drewry Shipping Consultants était présent. Ce groupe a fait une étude des terminaux qui sont achetés par les fonds de pension, et notre terminal à Montréal s'est classé au premier rang quant aux gains avant intérêt, aux taxes, à l'amortissement pour dépréciation et à l'amortissement financier, à l'excédent brut d'exploration, avec un ratio des gains de 22,4. Les représentants de Morgan Stanley m'ont dit personnellement; « Certaines de vos autres infrastructures nous intéressent, peut-être même celles concernant le vrac. Nous sommes en train d'examiner la question parce que nous savons que ces infrastructures existent; nous savons qu'elles sont importantes; et nous savons qu'elles connaîtront une croissance. Le Canada continuera de croître et de jouer un rôle important dans l'économie mondiale. »

Le sénateur Merchant : Considérez-vous que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour atténuer les répercussions?

M. Taddeo : Tout à fait, et j'ai été très heureux de constater que dans le cadre de discussions que nous avons eues avec les représentants de M. Cannon et de M. Fortier, sur la question, par exemple du port intérieur — le Nouveau Havre de Montréal, qu'après avoir examiné et analysé la situation, ils ont vu ce que nous faisons et ont indiqué que certaines des terres en question n'étaient pas vraiment utilisées à des fins portuaires ou maritimes et que par conséquent ils voulaient transférer cette responsabilité à des spécialistes en aménagement des terres. Nous avons indiqué n'y voir aucune objection mais lorsqu'il s'agit du bassin Bickerdyke, du chemin de fer et du terminal passagers, il s'agit d'une activité maritime qui relève par conséquent de leur mandat; c'est important pour Montréal, indépendamment des souhaits de certaines personnes à Montréal qui considéreraient que ces terres devraient être transférées à des fins d'habitation ou de commercialisation. Ils ont répondu : « Non, cela doit demeurer une activité portuaire. » De la façon que la ville de Montréal est construite, l'activité portuaire est étendue et ne peut pas être concentrée dans une seule zone comme c'est le cas pour certains ports ailleurs dans le monde.

Therefore, the federal government fully understands our role, and very appreciatively. If I may, we were lauded as an administration by Mr. Cannon when he made his speech, which was very nice; he was sincere.

[Translation]

Senator Dawson: Perhaps we will take the opportunity to ask Mr. Cannon to help you out with cruise ships, particularly in Eastern Canada. We do not want to have a week link in the cruise industry, i.e., to have excellent facilities in Quebec City and not so great facilities in Montreal. It is completely beyond our terms of reference, but I think you can count our cooperation.

Mr. Taddeo: Thank you very much.

Senator Dawson: You are supportive of the City of Montreal, with its infrastructure projects, and of the Governments of Quebec and Canada, with Highway 30. You want tax changes for railway companies. I find you generous toward others, but in your case, it seems clear to me that we have to modernize or simplify the way the Government of Canada helps you out. In the upcoming weeks or months, we are going to have to make recommendations on how Canadian ports can be competitive, because you do not compete with Halifax or Vancouver, you ultimately compete with the world. If we do not give you the tools to modernize as a port, given your limitations, you are going to have problems.

Here is my question: you mentioned with your figures that your traffic would double in the next ten years. You only have a little bit of land available for this development, and even if you do it in cooperation with the Department of Transport by transferring land to them, how can you reach that level of growth with so little land available?

My second question is much more technical and more straightforward. You said it now takes 33 hours to get to Chicago, and you hope to bring that down to 24 hours. When you say you are going to try to do that, is that in cooperation with the railway companies?

Mr. Taddeo: Yes, and with the shipowners.

Senator Dawson: And without getting too technical, how are you going to manage that?

Mr. Taddeo: It is quite a complex process. We are talking about arrival and departure times for ships. If there is a container in Chicago, and the exporter wants to send the goods, that means accelerating the process, improving it and using technology more. And reducing waiting times and transfer times. All of that has been done over the years.

Senator Dawson: Okay.

Par conséquent, le gouvernement fédéral comprend pleinement notre rôle et l'apprécie beaucoup. Si vous me le permettez, M. Cannon a félicité notre administration lorsqu'il a prononcé son discours, ce qui était très aimable; il était sincère.

[Français]

Le sénateur Dawson : On va peut-être en profiter pour demander à M. Cannon de vous venir en aide pour le dossier des croisières et particulièrement au sujet de l'Est canadien. On ne peut pas avoir un maillon faible dans l'industrie des croisières, soit d'avoir un excellent accueil à Québec et un accueil moins bon à Montréal. Ce n'est pas tout à fait dans notre mandat, mais je pense que vous pouvez compter sur notre collaboration.

M. Taddeo : Merci beaucoup.

Le sénateur Dawson : Vous êtes là pour soutenir la Ville de Montréal dans ses projets d'infrastructures, le gouvernement du Québec et du Canada dans l'autoroute 30. Vous êtes là pour qu'on change les programmes de taxation pour les compagnies de chemin de fer. Je vous trouve généreux pour les autres, mais dans votre cas, il me semble évident qu'on doit moderniser ou simplifier la façon dont le gouvernement canadien peut vous venir en aide. Nous aurons, dans les prochaines semaines ou les prochains mois, à formuler des recommandations sur la façon dont les ports canadiens peuvent être compétitifs, parce que vous n'êtes pas en compétition avec Halifax ou Vancouver, au fond, mais bien avec le monde. Si on ne vous donne pas les outils pour vous moderniser comme port, avec les contraintes que vous avez, vous allez avoir des difficultés.

Voici ma question : vous parlez dans vos chiffres de doubler votre trafic dans les dix prochaines années. Vous n'avez que des petits terrains de disponibles pour faire ce développement et même si vous le faites avec la collaboration du ministère des Transports en leur cédant des terrains, comment pouvez-vous atteindre une croissance d'un tel niveau avec si peu de terrains de disponibles?

Ma deuxième question est beaucoup plus technique et plus simple. Vous parlez de Chicago qui est maintenant fait en 33 heures et que vous espérez réduire à 24 heures. Quand vous dites que vous allez tenter de le faire, est-ce en collaboration avec les compagnies de chemin de fer?

M. Taddeo : Effectivement, et les armateurs.

Le sénateur Dawson : Et sans tomber dans la technique, de quelle façon pourrez-vous y arriver?

M. Taddeo : C'est un processus qui est assez complexe. On parle de temps d'arrivée et de temps de départ des navires. S'il y a un conteneur à Chicago, et que l'exportateur veut envoyer de la marchandise, cela veut dire accélérer le processus, l'améliorer et utiliser la technologie davantage. Et réduire les temps d'attente et les temps de transfert. C'est tout ça qui a été fait au fil des ans.

Le sénateur Dawson : D'accord.

Mr. Taddeo: In the beginning, in 1986-1987, our system took 72 hours. Today, we have brought that down to 33 hours by trimming off an hour here and an hour there. Things like that. Twenty-four hours may be a bit of a dream, but why not go for it?!

To answer your question about the amount of land we have and the level of growth, we are talking about the *modus operandi* and the information we currently have. I will give you an example that is not unfamiliar to terminal operators about the amount of time spent by empty containers at our terminals; we did a full analysis and review, and according to the terminal operator, an empty container stays at the terminal for eight days. The *modus operandi* of the terminal is not our concern per se, it is their responsibility. They too are there to generate revenue and do business. But we tell them: look, you are here, you have long-term contracts with us and you have tonnage guarantees. You have to face the fact that something has to be done with the empty containers. And then they say: "Yeah, but we want them close to our terminals. Do you have room?" They will be stored for just two days at our terminals. That will make room, increase the flow.

As for export containers, Kevin spoke to us today about import containers, there too, the waiting times on our wharves are significant. Maybe they will stay in Montreal's remote marshalling yards and arrive just in time. They will not have to be brought by train, unloaded, put on the ground and then transferred. Perhaps they will go straight from train to ship, as is done for export. Things like that.

Operators will be asked to buy or install portal cranes. They are already aware of this, but they are going to be asked to install more equipment for even faster turnover. We will invest in the railway network by adding another 25,000 feet. Before, trains waited in our interchange yard. But we told the railway companies they could no longer wait. We have no choice, we are in very cramped quarters. That is the bottleneck. Between the ships arriving, trucks coming to the port, containers having to wait, it is a whole process. And with technology, we are proud to report that it is running smoothly.

But beyond 2015 and 2020, on the Island of Montreal, there will be other choices to be made. It depends on the partnership between the railway companies and the shipowner, the companies that bring the ships. It depends on them a lot. CP is just on the Island of Montreal, they have no access to the south shore. They could have access on the CN line, but that would be too expensive and would make it uncompetitive. So those are methods we are going to use initially to double traffic. And we are confident that we will reach our goal.

Back when we had 630,000 containers on the Island of Montreal, we were told: That is it, you cannot take anymore. We are up to 1.3 million and we are still in business. So we are going to continue to move forward with the involvement of our people and the cooperation of the dock workers, inspectors, pilots

M. Taddeo : Au début, en 1986-1987 notre système prenait 72 heures. Aujourd'hui, nous avons réduit le temps à 33 heures en grugeant des heures ici et là. Ce sont des choses semblables. Vingt quatre-heures c'est peut-être utopique, mais pourquoi pas le viser, hein!

Pour répondre à votre question sur la grandeur de nos terrains et le niveau de croissance, on parle du *modus operandi* et des informations que nous avons présentement. Je vais vous donner un exemple, qui n'est pas étranger aux opérateurs des terminaux, sur le temps passé par les conteneurs vides sur nos terminaux; on a fait toute l'analyse et l'examen, et d'après l'opérateur du terminal, un conteneur vide reste sur le terminal huit jours. Le *modus operandi* du terminal ne nous regarde pas en soi, c'est leur responsabilité. Ils sont là, eux aussi, pour générer des revenus et faire des affaires. Mais on leur dit : écoutez, vous êtes là, vous avez des contrats à long terme avec nous et vous avez des garanties de tonnage. Il faut donc se rendre à l'évidence qu'il faut faire quelque chose avec les conteneurs vides. Ils vont nous répondre : « Oui, mais on veut qu'ils soient proches de nos terminaux. Avez-vous de la place? » On va les entreposer seulement deux jours sur nos terminaux. Cela va créer de l'espace, ça va faire plus de roulement.

En ce qui a trait aux conteneurs à l'exportation, Kevin nous a parlé aujourd'hui des conteneurs en importation, là aussi, les temps d'attente sur nos quais sont importants. Peut-être vont-ils rester dans les cours de triage lointaines de Montréal et vont arriver juste à temps. On n'aura pas à les amener par train, les décharger, les mettre sur le terre-plein et ensuite les transférer. Ils vont peut-être aller directement du train au navire, comme on fait pour l'export. Ce sont des choses semblables.

On va demander aux opérateurs d'acheter ou d'installer des grues-portiques. Ils sont déjà au courant, mais on va leur demander de mettre plus d'équipements pour faire un roulement encore plus rapide. Nous investirons dans le réseau ferroviaire en ajoutant 25 000 pieds de plus. Dans notre cour d'interchange, avant ça les trains y attendaient. Mais, on a dit aux compagnies de chemins de fer qu'ils ne peuvent plus attendre. On n'a pas le choix, on est vraiment tassés. Donc, l'étau est là. Entre le navire qui arrive, les camions qui viennent au port, les conteneurs qui doivent attendre, c'est tout un processus. Et avec la technologie, on est fiers de rapporter que ça fonctionne bien.

Mais au-delà de 2015 et 2020, sur l'île de Montréal, il y aura d'autres choix à faire. Cela dépend du partenariat entre les chemins de fer et l'armateur, les compagnies qui amènent les navires. Cela dépend beaucoup d'eux. Le CP est seulement sur l'île de Montréal, ils n'ont pas accès à la rive-sud. Ils pourraient avoir un accès sur le chemin de fer du CN, mais cela coûterait trop cher et le rendrait non concurrentiel. Donc, ce sont des méthodes qu'on va utiliser, dans un premier temps, pour doubler. Et nous sommes persuadés que nous allons atteindre notre objectif.

À l'époque où l'on avait 630 000 conteneurs sur l'île de Montréal, on nous disait : C'est assez, vous allez étouffer. On est rendus à 1,3 million et on est encore en vie. On va donc continuer à progresser avec l'implication des gens chez nous et la collaboration des débardeurs, des vérificateurs, des pilotes et de

and the Coast Guard. Full cooperation is needed. When we talk about partnership, we have a real one here, not to say that the other ports do not have one. We have to have one. We meet twice a year, minimum, and discuss. Just last Friday, in fact, the Competitiveness Committee met. Next week, there is an Access Committee meeting.

The various stakeholders know what is going on and what the impact on the port of inaction will be. Whether we are talking about bigger ships or the environment, it is very important for us to have an agreement as quickly as possible with Coast Guard. That agreement is important to determine possible risks. Because, at any time, someone could disagree and block the process. That is inappropriate. There are ways of doing things. If, say, two ships are coming at the same time, well, one could maybe wait and the other proceed. These are all things that can be done.

The same thing goes for water levels. Twenty years ago, there was no way of predicting water levels; today, with the Internet, that can be done.

The question is quite appropriate. Because it truly is a challenge for my successors. Full cooperation from dock workers, shipowners, railway companies, truckers and longshoremen is crucial. If not all of these people are involved, you have a serious problem.

[English]

Senator Tkachuk: Sir, you have let it be known that you are retiring. People are obviously looking for your replacement. I feel it will be difficult. I thought I would ask you, since you are retiring, what you see in the future for Canadian ports. If you were setting policy for Canada, what would your priorities be, and what would you like to see take place?

Mr. Taddeo: Thank you very much for your comments with regard to my career and my retirement. I would streamline the port system, reduce regulations, really commercialize the people running the ports and have an overview. A classic example is the system you have right now in Vancouver, where there are three ports that all play specific roles and all have their local boards, local CEOs. There is now talk of having one structure, and that should be the case. It took so long in Vancouver — why, I do not know; but they all have a role to perform.

Senator Tkachuk: Everything takes long in Vancouver.

Mr. Taddeo: In the rest of Canada, it is discussions; for example, now we talk about the Atlantica Project. I am sure you read about Al Soppit of Saint John, New Brunswick saying that it is all very nice that Halifax is getting such attention. However, what about Saint John, New Brunswick as a gateway? He has a point. It is the same in our corridor, St. Lawrence-Atlantic.

la Garde côtière. Une collaboration totale est nécessaire. Quand on parle de partenariat, nous en avons un, sans vouloir dire que les autres ports n'en ont pas, mais nous devons en avoir un. On se réunit deux fois par année, minimum, et on discute. Il y a eu, justement, vendredi passé, la réunion du Comité de compétitivité. La semaine prochaine, il y aura celle du Comité d'accès.

Les différents intervenants sont au courant de ce qui arrive et de ce que sera l'impact pour le port si on ne fait pas telle ou telle chose. Que l'on parle des navires plus larges ou encore de l'environnement, c'est très important que nous recevions l'accord le plus vite possible de la Garde côtière. Cet accord est important pour connaître les risques possibles. Parce que, quelqu'un, à un moment donné, pourrait ne pas être d'accord et bloquer le processus. Ce n'est pas la façon. Il y a des moyens de le faire. On peut dire qu'on sait qu'il y a deux bateaux qui s'en viennent, il y en a un qui peut attendre et puis l'autre va passer. Ce sont toutes des choses qu'on peut réaliser.

Au sujet du niveau d'eau, c'est la même chose. Il y a 20 ans, on ne pouvait pas faire des prévisions sur le niveau d'eau, aujourd'hui, avec Internet, c'est possible.

La question est très appropriée. Parce que c'est vraiment un défi pour mes successeurs. La collaboration totale de l'armateur, de l'armateur, du chemin de fer et du camionneur, des débardeurs, est primordiale. Si tous ces gens ne participent pas, on a un sérieux problème.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Monsieur, vous avez indiqué que vous êtes sur le point de prendre votre retraite. De toute évidence il va falloir vous remplacer. Je pense que cela sera difficile. Je voulais vous demander, comme vous êtes sur le point de prendre votre retraite, comment vous envisagez l'avenir des ports canadiens. Si vous deviez établir une politique pour le Canada, quelles seraient vos priorités, et quelles sont les mesures que vous aimeriez que l'on prenne?

M. Taddeo : Je tiens à vous remercier pour vos commentaires concernant ma carrière et ma retraite. Je rationaliserais le système portuaire, je réduirais la réglementation, je commercialiserais l'administration des ports et j'en établirais les grandes lignes. Un exemple classique, c'est le système qui existe à l'heure actuelle à Vancouver où il y a trois ports qui jouent tous un rôle particulier et qui ont tous leur conseil d'administration local, leur PDG local. On parle maintenant d'avoir une structure, comme cela devrait. À Vancouver, cela a pris beaucoup de temps — pourquoi, je l'ignore; mais ils ont tous un rôle à jouer.

Le sénateur Tkachuk : Tout prend du temps à Vancouver.

M. Taddeo : Dans le reste du Canada, on est en train de tenir des discussions; par exemple, nous parlons maintenant du projet Atlantica. Je suis sûr que vous avez eu connaissance des commentaires de Al Soppit, de Saint John, au Nouveau-Brunswick, qui dit que c'est très bien que l'on accorde autant d'attention à Halifax mais pourquoi ne pas envisager Saint John au Nouveau-Brunswick comme porte d'entrée? Il a raison. Il en est de même de notre corridor Saint-Laurent-Atlantique.

I would like to see, and would strongly encourage, a study. Everybody wants to be important, and economies are important. However, there are certain myths that are out there that will not fly. The government should have somebody there to say, "Speak to the shipping lines, to the people making the investments; ask them what their gateways are and why they are using those gateways." Do they believe, for example, that we can bring in a big ship with traffic from India, and then put it on a small ship and go, with all due respect, from Halifax to Montreal to Toronto, and then in the winter, rail it? It just will not fly. It has been tried, and it did not work. People will say, "Well, we hope it will happen now." However, it will not happen. The shipping lines themselves, they do not wait for government; they look at those options, because they are looking for fast, efficient, effective ways.

We do compete with Halifax. We do not like to admit it in Canada, but we do compete with Halifax. The shipping lines on the North Atlantic have moved some of their business to the Port of Montreal to reach the markets faster and cheaper. It is not out of disrespect for Halifax that I say that, rather it is a reality. They have moved traffic out of the Port of New York; that is why we see growth, and we see increased market share — MSC, Hapag-Lloyd. That is why we continue to invest. We went to see those people, and we said, "You say you are committed to Montreal; you say you want better incentives out of Montreal, and you want better productivity. We are ready to give it to you. What will you give us in return?" They gave it to us.

With Mr. Masson's predecessor, in the fall of 2005, I went to see MSC, and they told us that they wanted to penetrate more into the Midwest U.S. with the railway, but that our incentive plan should be embellished. I said that we would embellish it provided they generate that much more tonnage. They exceeded the tonnage that they said they would bring through Montreal by 50 per cent, and they did it at the expense of the Port of New York. It is faster to reach the Midwest U.S. out of Montreal than it is out of New York, because they do not have good rail systems.

I sent Mr. Fratianni a note congratulating him, last August, on maintaining his commitment and noticing that the traffic had more than doubled from what he said it would. He answered right back and said, "Fine, now give me more embellishment on your incentives."

That is what I would like to see. I would see where, in all of Canada, we would deregulate and have more appreciation for what is happening; and more understanding, and less concern. Regulations have to be there, but given the Canada Marine Act and the tools to the people running the ports, the responsibility is there; but there is still an overview. Again, maybe it is a picayune example, but we have a Canada Marine Act with a board of

J'aimerais et en fait j'encouragerais vivement que l'on fasse une étude. Tout le monde veut être important, et les économies sont importantes. Cependant, il existe certains mythes qu'il faut dissiper. Il faudrait que le gouvernement confie à quelqu'un la tâche de parler aux lignes de navigation, aux investisseurs et de leur demander quelles sont leurs portes d'entrée et la raison pour laquelle ils utilisent ces portes d'entrée. Croient-ils, par exemple, qu'ils peuvent amener un gros navire qui transporte des conteneurs de l'Inde que l'on peut alors transférer sur un petit navire et aller, sauf votre respect, de Halifax à Montréal à Toronto et ensuite en hiver transporter ces conteneurs par chemin de fer? Cela ne marchera tout simplement pas. On a essayé de le faire et cela n'a pas marché. Certains diront : « Eh bien, nous espérons que cela se fera aujourd'hui ». Mais cela ne se fera pas. Les lignes de navigation mêmes n'attendent pas que le gouvernement agisse; elles examinent ces options parce qu'elles cherchent des solutions rapides et efficaces.

Nous exerçons effectivement une concurrence avec Halifax. Nous n'aimons pas l'avouer au Canada, mais nous faisons concurrence à Halifax. Les lignes de navigation de l'Atlantique Nord ont transféré certaines de leurs activités au Port de Montréal pour avoir accès aux marchés plus rapidement et à meilleur prix. Si je l'ai dit, ce n'est pas par manque de respect envers Halifax mais parce qu'il s'agit d'une réalité. Elles ont retiré leur trafic du Port de New York; c'est la raison pour laquelle nous constatons une croissance et une part accrue du marché — MSC, Hapag-Lloyd. C'est la raison pour laquelle nous continuons d'investir. Nous sommes donc allés les voir et nous leur avons dit : « Vous dites avoir pris un engagement envers Montréal; vous dites vouloir de meilleurs incitatifs de la part de Montréal et une meilleure productivité. Nous sommes prêts à le faire. Que nous donnerez-vous en retour? » Ils nous ont donné ce que nous voulions.

En compagnie du prédécesseur de M. Masson, à l'automne de 2005, je suis allé voir MSC, et ils nous ont dit qu'ils voulaient utiliser le chemin de fer pour pénétrer plus profondément dans le Midwest américain, mais que nous devions améliorer notre plan d'incitatifs. Je leur ai dit que nous l'améliorerions à condition qu'ils nous offrent un tonnage beaucoup plus important. Ils ont dépassé de 50 p. 100 le tonnage qui, selon ce qu'ils avaient dit, transiterait par Montréal et ils l'ont fait aux dépens du Port de New York. Il est plus rapide d'aller au Midwest américain à partir de Montréal qu'à partir de New York, parce que leur réseau ferroviaire n'est pas efficace.

En août dernier, j'ai envoyé une note à M. Fratianni pour le féliciter d'avoir tenu son engagement et je lui ai fait remarquer que le trafic avait plus que doublé par rapport à ce qu'il avait dit. Il a répondu : « Très bien, maintenant bonifiez davantage les incitatifs que vous m'offrez ».

C'est ainsi que j'envisage les choses. J'aimerais que dans l'ensemble du Canada, nous procédions à une déréglementation et que nous reconnaissions davantage ce qui se passe; et que nous comprenions mieux et nous inquiétions moins. Il faut qu'il existe des règlements, mais compte tenu de la Loi maritime du Canada et des outils dont disposent les administrateurs des ports, la responsabilité existe déjà; mais il faut quand même continuer à

directors, auditors, me, corporate governance rules and all that, but we have to send reports to Ottawa, to somebody in Transport Canada, stating that our financial statements were audited. These people come and check to see that our minutes are properly kept.

Therefore, I think to myself, as a normal human being, what the hell are these people doing? I am here, and I have a board of directors made up of intelligent, responsible business people; I have auditors that say these statements are okay. However, the act says that I must say at the annual meeting that the financial statements have been audited by the auditors, because somebody, somewhere, maybe was insecure and said, "You have to say it." Somebody, somewhere, was insecure, and they sent people — you have people in Montreal, in Quebec, and you have them in B.C. also — to attend meetings to make sure that we are respecting the act. Why are they doing this? We do not need that. That is where streamlining comes in, and in doing that, cost are reduced and ports are helped in moving forward.

They should look at the whole structure and the reality. The seaway is important. We talk about the business corridor, and I am honoured it is important. However, it is important mainly for bulk.

I am still asked questions. People say that there are studies being done and that they will send container ships through the seaway. I tell them, no, they cannot send them through the seaway because it is closed three months of the year, not deep enough, not wide enough and it is too costly. These are facts. However certain people believe it is all the fault of Montreal. It is not Montreal. This is reality, and these are facts, yet for some reason people want or seem to ignore them.

The regulations are one aspect I see, and also making sure — as they did in Vancouver — that in various parts of Canada you use your infrastructures, instead of allowing them to compete. Halifax has a role to play with India, for example, bigger than the role of Montreal. Montreal is already receiving some business that is going through the European ports. However, the bigger ships that can go through the Suez Canal are looking at Halifax, which is fine. Let us look at that and see how that can be beneficial to that region for the rest of Canada. Let us not put them in competition, because we do not need to be competing; we are all trying to serve a country called Canada.

Senator Tkachuk: We are trying to not only to look at the containerization phenomena but also to develop recommendations. What other people in this country, or people

exercer une surveillance. C'est peut-être un exemple insignifiant, mais nous avons une Loi maritime du Canada, des conseils d'administration, des vérificateurs, des gens comme moi, des règles régissant la gouvernance d'entreprises, et cetera, mais nous devons envoyer des rapports à Ottawa, à un fonctionnaire de Transports Canada, pour indiquer que nos états financiers ont été vérifiés. Cette personne vient vérifier que nous tenons correctement nos procès-verbaux.

En tant qu'être humain normal, je suis par conséquent appelé à me demander à quoi servent ces gens? Je suis ici, j'ai un conseil d'administration qui se compose de gens d'affaire intelligents et responsables; j'ai des vérificateurs qui déclarent que ces relevés sont satisfaisants. Cependant, la loi prévoit que je dois déclarer lors de l'assemblée annuelle que nos relevés financiers ont été vérifiés par des vérificateurs, parce que quelqu'un quelque part n'était peut-être pas sûr et a dit : « Vous devez le déclarer ». Quelqu'un quelque part était inquiet et a envoyé certaines personnes — vous avez des personnes à Montréal, à Québec et vous en avez aussi en Colombie-Britannique — pour qu'elles assistent aux réunions afin de s'assurer que nous respectons la loi. Pourquoi agissent-ils ainsi? Cela est inutile. C'est là où intervient la rationalisation qui permet alors de réduire les coûts et d'aider les ports à aller de l'avant.

Il faudrait que l'on examine la structure dans son ensemble et la réalité. La Voie maritime est importante. Nous parlons du corridor commercial et c'est pour moi un honneur qu'on le considère important. Cependant, il sert principalement au trafic de vrac.

On me pose encore des questions. Certains disent que des études sont en train d'être faites et qu'ils enverront des porte-conteneurs qui emprunteront la Voie maritime. Je leur réponds, non, ils ne peuvent pas leur faire emprunter la Voie maritime parce qu'elle est fermée trois mois par année, qu'elle n'est pas suffisamment profonde ni suffisamment large et que cela est trop coûteux. Ce sont les faits. Cependant, certains croient que c'est la faute de Montréal. Ce n'est pas Montréal qui est responsable. Il s'agit de la réalité, et il s'agit de faits, pourtant pour une raison quelconque on ne semble pas vouloir en tenir compte.

Il y a la réglementation, notamment, en plus du fait qu'il faille s'assurer — comme on l'a fait à Vancouver — qu'on se serve de l'ensemble des infrastructures plutôt que de permettre que les différents ports se fassent concurrence. Par exemple, le port d'Halifax a un rôle plus important à jouer que Montréal pour ce qui est des échanges avec l'Inde. Montréal bénéficie déjà de chargements qui transitent par les ports européens. Par contre, les cargos plus importants qui peuvent naviguer dans le canal de Suez visent plutôt Halifax, ce qui est très bien. On devrait tenter de déterminer comment ces activités peuvent profiter à la région et au reste du Canada. Les différents ports ne devraient pas se faire concurrence les uns les autres; après tout, nous tentons de faire ce qu'il y a de mieux pour l'ensemble du pays.

Le sénateur Tkachuk : En plus de nous intéresser au phénomène du fret par conteneur, nous voulons élaborer des recommandations. Étant donné le temps qu'il nous reste pour

outside of this country, do you feel we should — in the time we have remaining in our Committee study — consult with and ask to testify, who may not have testified before us, as you have so ably done today?

Mr. Taddeo: I have seen the people that I have suggested for Montreal. I have seen the people you have interviewed in Vancouver, and I really do not feel that there is anybody else to whom you should speak. If you were to speak to an American port, they do not like the fact that Montreal, for example, is competing with them, but in the Port of New York they receive money from their citizens to build their infrastructures. They can borrow money. They can go and float bonds, as you know. As far as the people in Montreal are concerned, we have sent a list that we feel are the major players that will testify — and I hope, for example, Holger Oetjen will testify. I was told that CP and CN will be testifying in Ottawa. I am sure that Mr. Bilodeau will say what he has to say. I do not know who will be testifying for CN.

I hope Mr. Oetjen from the shipping industry in Montreal speaks. I know Kevin Doherty and Roger Carré are effective, efficient, reliable spokespersons for the terminals and for the shipping lines that they represent, and I am confident that they will say the same type of thing that you heard here this morning from Montreal. They have committed to this city, port and gateway, and they are doing their darndest to continue to make it grow.

Senator Tkachuk: That should be good, unless you can tell us the name of the person who told you that you have to haul all the snow away, rather than have it melt into the river. I would like to hear from him.

Mr. Taddeo: I will make sure that we send an email to Kevin Doherty, so he can give you the answer tomorrow.

[Translation]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taddeo, for being here today. We may have overdone it, because we went beyond the allotted time. But it was a very important question and answer period for us in preparing our report. If we do not get the chance to see you again, we would like to wish you a happy retirement. It will surely be an active retirement. Knowing you, I am sure you will not be twiddling your thumbs. We wish you all the best and good health.

Mr. Taddeo: Thank you very much, Madam Chairman, it is a pleasure to see you again and to appear before your committee for the second time.

The Chairman: We are going to take a five-minute break and then continue with the other witnesses.

(The meeting is adjourned.)

terminer notre étude, qui d'autre, au Canada ou ailleurs, devrions-nous consulter ou inviter à comparaître, comme vous l'avez si bien fait aujourd'hui?

M. Taddeo : J'ai vu que vous avez repris les personnes que j'avais suggérées pour Montréal. J'ai également pris connaissance des personnes que vous avez interviewées à Vancouver et, très franchement, je pense que vous avez fait le tour des témoins. Si vous discutiez avec des autorités portuaires américaines, elles vous diraient qu'elles sont mécontentes du fait que Montréal leur fait concurrence, par exemple, mais il faut savoir que le Port de New York reçoit de l'argent des citoyens pour ses infrastructures. Les autorités américaines peuvent également emprunter de l'argent ou émettre des obligations, comme vous le savez. Pour ce qui est de Montréal, nous avons vu une liste qui comprend, d'après nous, tous les principaux intervenants. J'espère par exemple que Holger Oetjen témoignera, par exemple. D'autre part, on m'a dit qu'il y aurait des représentants du CP et du CN qui comparaitraient à Ottawa. Je suis sûr que M. Bilodeau vous dira ce qu'il a sur le cœur. Par contre, je ne sais pas qui témoignera au nom du CN.

J'espère que M. Oetjen, du secteur du transport des marchandises, aura l'occasion de prendre la parole à Montréal. Je sais que MM. Kevin Doherty et Roger Carré sont des porte-parole efficaces et fiables des terminaux et transporteurs qu'ils représentent et je suis convaincu qu'ils répéteront ce que vous avez entendu ce matin à Montréal. Ils se sont investis dans cette ville dans le port et la porte d'entrée, et ils font tout leur possible pour en assurer la croissance.

Le sénateur Tkachuk : Je pense que ça devrait suffire, à moins que vous ne puissiez nous donner le nom de la personne qui vous a dit qu'il vous fallait déneiger plutôt que de laisser la neige fondre et s'écouler dans le fleuve. J'aimerais bien savoir ce qu'elle a à dire.

M. Taddeo : J'envoierai un courriel à Kevin Doherty, pour qu'il puisse nous donner la réponse demain.

[Français]

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Taddeo, de votre présence aujourd'hui. On a presque abusé, parce qu'on a dépassé le temps prévu. Mais c'était une période de questions/réponses très importante pour nous dans la préparation de notre rapport. Nous vous souhaitons, si nous n'avons pas l'occasion de vous revoir, une heureuse retraite. Elle sera certainement une retraite active. Tel qu'on vous connaît, je suis certaine que vous ne serez pas arrêté à rien faire. On vous souhaite la meilleure des chances et bonne santé.

M. Taddeo : Merci beaucoup, madame la présidente, c'est un plaisir de vous revoir et de témoigner devant votre comité une deuxième fois.

La présidente : Nous allons faire une pause de cinq minutes et nous reprendrons ensuite avec les autres témoins.

(La séance est suspendue.)

(The meeting resumed.)

The Chairman: We are going to continue with two new witnesses, from Robert Transport Inc., Mr. Claude Robert, President and Chief Executive Officer; and from the Association du camionnage du Québec, Ms. Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters. We have made you wait for a bit, but do not worry, we will take all the time we need to hear you out and ask you the questions we need to ask. I think you have seen how interested senators are in this. Welcome to our committee. Ms. Tremblay, you have the floor.

Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters, Association du camionnage du Québec: Thank you, Madam Chairman, and members of the Senate Committee, for inviting the Association du camionnage du Québec, and Robert Transport Inc., to talk to you about trucking and the interaction with ports, primarily the Port of Montreal.

I will just quickly tell you a bit about the Association du camionnage. Founded in 1951, the Association has around 700 carrier members. Our members have 5 vehicles or more, they are transportation company fleets. We have around 100 members who transport containers, either exclusively or occasionally. The members of the Association du camionnage carry out nearly 80 per cent of paid transportation in Quebec. That is quite a lot. The mandate of the Association is primarily to defend the interests of carriers in Quebec, to ensure regulatory harmonization, both interprovincially and between Canada and the U.S., and to inform our members on topics of interest or concern to them, such as taxation, regulation and infrastructure. We work to maintain the highest possible level of management skill through the provision of training according to company needs. We also provide well-priced compliance assistance tools, which are accurate and tailor-made, thanks to purchase volumes. There is also an online help service on regulations, procedures, advice on road safety compliance and other regulations that govern us. Finally, the Association du camionnage du Québec is one of seven other provincial associations, providing coast-to-coast coverage, from Newfoundland to Vancouver. These associations are grouped together under the Canadian Trucking Alliance. Mr. Robert, President of the Canadian Alliance, will talk to you about the Alliance.

Mr. Claude Robert, President and Chief Executive Officer, Robert Transport Inc., and President, Canadian Trucking Alliance: Madam Chairman, thank you for asking us to appear before the committee. I could talk to you about Robert Transport Inc., but I would rather speak in my capacity as a representative of the Canadian Trucking Alliance. My mandate, and my primary mission, is to move towards harmonization in Canada so that we can compete in today's globalized context. I will begin by addressing the lack of harmonization in the Canadian trucking

(La séance reprend.)

La présidente : Nous allons poursuivre avec de nouveaux témoins, de Robert Transport Inc., Claude Robert, qui est président et chef de la direction; et de l'Association du camionnage du Québec, Sophie Tremblay, qui est coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels. Nous vous avons fait attendre un peu, mais ne vous inquiétez pas, nous prendrons tout le temps dont on aura besoin pour vous entendre et vous posez les questions nécessaires. Je pense que vous avez pu voir l'intérêt des sénateurs pour le dossier. On vous souhaite la bienvenue à notre comité. Madame Tremblay la parole est à vous.

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels à l'Association du camionnage du Québec : Je vous remercie, madame présidente, ainsi que les membres du Comité sénatorial d'avoir invité l'Association du camionnage du Québec, ainsi que Robert Transport Inc., à vous présenter le volet camionnage et l'interaction avec les ports, principalement le Port de Montréal.

Je ferai rapidement le portrait de l'Association du camionnage. Fondée en 1951, l'Association regroupe environ 700 transporteurs membres. Nos membres ont 5 véhicules et plus, ce sont des flottes d'entreprises de transport. On a une centaine de membres qui effectuent du transport de conteneurs, soit de façon exclusive ou à l'occasion. Les membres de l'Association du camionnage effectuent près de 80 p. 100 du transport contre rémunération au Québec. C'est quand même important. Le mandat de l'Association est principalement de défendre les intérêts des transporteurs du Québec; d'assurer une harmonisation au niveau réglementaire, entre les provinces et une harmonisation canado-américaine également; d'informer nos membres sur les sujets d'intérêt qui les préoccupent, soit la fiscalité, la réglementation, et les infrastructures. Nous travaillons à maintenir un niveau de compétence des gestionnaires le plus élevé possible, par une offre de formation, en lien avec les besoins des entreprises. Nous offrons également, à bon prix, des outils d'aide à la conformité, qui sont exacts et personnalisés, grâce au volume d'achat. Il y a aussi un service d'aide en ligne sur la réglementation, les procédures, des conseils relatifs à la conformité à l'égard de la sécurité routière et autres réglementations qui nous régissent. Enfin, l'Association du camionnage du Québec est une association parmi sept autres associations provinciales, qui couvrent d'un océan à l'autre, soit de Terre-Neuve à Vancouver. Ces associations sont regroupées sous l'Alliance canadienne du camionnage. M. Robert, président de l'Alliance canadienne, vous parlera de l'Alliance.

Claude Robert, président et chef de la direction de Robert Transport Inc. et président de l'Alliance canadienne du camionnage : Madame la présidente, merci de nous accueillir. Je pourrais vous parler de Transport Robert, mais je vais surtout vous parler en tant que représentant de l'Alliance canadienne des camionneurs. Mon mandat et ma préoccupation la plus grande, c'est que l'on retrouve au Canada une harmonisation, et ce, dans le but d'être à la hauteur de la compétitivité mondiale avec laquelle nous sommes confrontés actuellement. Je vous parlerai

sector before moving on to discuss intermodality concerns, which essentially refers to concerns relating to the transportation of containers.

[English]

For the benefit of all, and to make sure everybody well understands, our industry is never named first, as you have seen, during any presentation. You are talking airlines, maritime, railway and at last you are talking trucking.

We are always the bad people, the people that use the road and the highway, the people that are supposed to be the worst for environment, the people that are always on the first page of the newspaper if there is an incident. However, the reality is that, for all those who think that way, they do not know what trucking is about. Intermodality would be nothing if there were no trucks to deliver the goods.

Airlines would take people, but they need cabs or buses to take people home, if not cars. We need infrastructures to get airlines moving; but they are always talking about airports. If we talk about shipping, it is exactly the same situation. When goods coming across the ocean from Asia — or from anywhere else — arrive, if they are not put on a truck to deliver to you or to the store where you could go shopping, where you could pick them up with your cars, you would have anything in your house.

However, we are always fourth on the list, whenever you talk about transportation. That is a little concerning. You will talk about everything today, or in your report, and you will listen to many experts dealing with shipping and railways and asking for subsidies and so on. We are the only industry that is absolutely not subsidized. We get nothing. We have to fight. We accept the rules that you fix in terms of environment, and we live with them.

In 2010, our trucks will be in such a situation that the air coming out of the tailpipe will be cleaner than the air coming inside the air intake. We are just a finger away with the 2007 regulation. We are still buying trucks and still giving service, even though our costs are growing, and nobody does anything to help us. They do not even consider giving support or acceleration tax credit or depreciation, or nothing whatsoever. I am greatly concerned.

Today, talking about containerization, some of your questions deal with efficiencies, others talk about environment. Other questions talk about how to have better coordination between all the modes of transportation. I am glad we are here, but I am very

d'abord de l'absence d'harmonisation au Canada dans le domaine du camionnage, et ensuite, de la préoccupation concernant les mouvements par conteneurs, communément appelé l'intermodalité, parce qu'on s'y réfère davantage en termes d'intermodalité, mais on parle surtout de mouvement de conteneurs.

[Traduction]

À titre d'information, il est important que tout le monde comprenne qu'on ne parle jamais de notre secteur en premier lieu, comme vous avez pu le constater pendant les exposés. On parle tout d'abord du transport aérien, puis du transport maritime et ferroviaire, et ce n'est qu'à la toute fin qu'on parle du transport par camion.

Nous sommes toujours les méchants, ceux qu'on retrouve sur les routes et les autoroutes, ceux qui ont le pire impact sur l'environnement, ceux qui font toujours la une lorsqu'il y a un incident. Mais il faut savoir que les gens qui pensent comme ça connaissent mal le camionnage. L'intermodalité ne pourrait fonctionner s'il n'y avait pas de camions pour livrer les marchandises.

Les gens se déplacent en avion, certes, mais ils ont besoin de taxis, de bus ou de voitures pour rentrer chez eux. Le transport aérien dépend d'infrastructures en aval et pourtant, on ne parle que d'aéroports. Dans le secteur du transport des marchandises, la situation est exactement la même. Si les biens en provenance d'Asie, ou d'ailleurs, qui traversent l'océan pour arriver ici n'étaient pas chargés dans des camions pour être livrés aux particuliers ou aux points de vente où vous les achetez, où vous allez les chercher en voiture, votre maison serait complètement vide.

Pourtant, quand il est question de transport, nous sommes systématiquement relégués en quatrième position. C'est légèrement inquiétant. Aujourd'hui, vous parlerez de tout, comme dans votre rapport, et vous entendrez beaucoup d'experts en transport de marchandises et en transport ferroviaire qui vous demanderont des subventions, et cetera. Nous sommes le seul secteur qui n'est pas du tout subventionné. On n'a droit à rien du tout. Il faut toujours qu'on tente de défendre nos intérêts. Nous acceptons les règles environnementales que vous nous imposez et nous les respectons.

En 2010, l'air qui sort de nos tuyaux d'échappement sera encore plus propre que l'air environnant. Nous y sommes presque avec les règlements de 2007. Nous continuons à acheter des camions et à assurer nos services même si nos coûts ne cessent d'augmenter et pourtant personne ne lève le doigt pour nous venir en aide. On ne pense même pas à nous aider en nous accordant des crédits d'impôt accélérés ou des mesures de dépréciation, rien de tout cela. Je suis très inquiet.

Aujourd'hui, on parle du transport de fret par conteneur. Certaines de vos questions portent sur l'efficacité, d'autres sur l'environnement. Vous avez également soulevé la nécessité d'une meilleure coordination entre les différents modes de transport. Je

concerned about how much of your report — maybe a paragraph or two — will deal with trucking. I am curious to see the report, because I am certain that this will happen.

I have seen it before, and I will still see it tomorrow. I am certain, because it is easy to show all the big infrastructures, the billions of dollars that the railways are investing and their level of revenue; whereas, in the trucking industry, it is always small companies. There is one company in Canada that is doing \$1 billion in sales. Two companies in railways are doing over a \$100 million in sales.

How fragmented is our industry? How small are we, and how little have we to say? How little are people concerned about our drivers, about the people that are moving goods during the night, et cetera? The first thing they say about us is that they are stuck in traffic in the morning because of the trucks that block all the circulation.

In reality, our guys have been on the road all night long, while you guys were all sleeping. In the morning, if we do not deliver the goods that used to move by rail, the goods will not get to you. That is why our people are on the bridge at 7 a.m., in order to make the deliveries, because otherwise the goods do not get to the customers.

Therefore, once we talk about the container business, I do not know how long you want to listen to it, but one thing I could tell you is that even though everybody will claim that we are in 2007, in my opinion, we are still probably in the 1980s. You should go to Europe, particularly Rotterdam, if you want to see technology. You should go into the large ports, and then you will see how it works.

In Montreal, we work from 8:00 to 4:00. It takes 30 minutes to get ready and then we get the first containers at 8:30. The carriers have to get up at 6:00 in the morning to get through the bridges, to get in line, to wait for their turn, to pick up containers. Once they have got the containers, it is probably 9:00 or 9:30, and then they have to make a delivery — either drop off a container or pick one up. Sometimes the driver will make a turn in his day, some others will be luckier, they make two turns. The ones who are very well organized do three turns in a day. After 4:00, forget it, you cannot even get a box.

We are still in the Stone Age. We are certainly not up to par. Today, we have two railways. They decided — at least one company — that they will not hold empty containers in their yards, because they use the yard to put loaded containers.

Do you understand how containers work? You take a truck, and you pick up an empty container. However, when you pick up an empty container, you have to travel 20 miles or 15 miles east to pick up that container. Then you go to the customer, who could be located in South Shore or North Shore, or whatever, and then

suis heureux que nous ayons pu comparaître, mais je m'inquiète beaucoup du fait que seule une toute petite partie, peut-être un paragraphe ou deux, de votre rapport portera sur le transport routier. J'attends avec impatience de voir le rapport parce que je pense que mes inquiétudes seront vérifiées.

Ça s'est déjà produit et ça se produira encore demain. J'en suis sûr parce que c'est facile de parler des grandes infrastructures, des investissements de milliards de dollars et des recettes des compagnies ferroviaires. Le secteur du transport de marchandises, quant à lui, ne comporte que de petites sociétés. Sachez qu'il y a une compagnie au Canada qui brasse un chiffre d'affaires d'un milliard de dollars et deux compagnies ferroviaires dont les recettes dépassent les 100 millions de dollars.

Dans quelle mesure notre secteur est-il fragmenté? Dans quelle mesure sommes-nous petits et avons-nous notre mot à dire? Les gens s'intéressent-ils vraiment au sort de nos camionneurs, qui assurent le transport de biens la nuit, et cetera? Les gens se plaignent toujours du fait qu'ils sont pris dans des embouteillages le matin parce que les camions bloquent la circulation.

Sachez que les camionneurs roulent toute la nuit pendant que les autres dorment. Le matin, si nous ne livrons pas les biens qui étaient autrefois transportés par rail, vous ne les aurez pas. Voilà pourquoi les camionneurs sont sur les ponts à 7 heures du matin, c'est pour livrer les marchandises aux consommateurs.

Pour ce qui est du transport par conteneur, je ne sais pas pendant combien de temps vous voulez m'entendre parler, mais permettez-moi de vous dire que même si tout le monde semble dire que nous sommes en 2007, à mon avis, nous sommes toujours dans les années 1980. Vous devriez aller en Europe, plus particulièrement à Rotterdam, si vous voulez voir de vraies technologies. Vous devriez aller voir comment ça se passe dans les grands ports.

À Montréal, nous travaillons de 8 à 16 heures. Ça nous prend 30 minutes pour nous préparer et ensuite nous allons chercher les premiers conteneurs à 8 h 30. Les transporteurs doivent se lever à 6 heures du matin afin de traverser les ponts, de faire la queue, d'attendre leur tour pour enfin récupérer les conteneurs. Il est alors 9 heures ou 9 h 30 et ils doivent procéder à leur livraison, c'est-à-dire livrer un conteneur ou en récupérer un. Des fois, les camionneurs ne font qu'un seul tour en une journée, ceux qui sont plus chanceux pourront en faire deux. Ceux qui sont très bien organisés en feront trois par jour. Mais après 16 heures, il ne faut même pas y songer, c'est impossible de récupérer ne serait-ce qu'une boîte.

Nous sommes toujours à l'âge de la pierre. En tout cas, nous sommes en retard sur notre temps. À l'heure actuelle, nous avons deux compagnies ferroviaires, dont l'une a décidé qu'elle n'accepterait pas d'entreposer des conteneurs vides parce qu'elle avait besoin de l'espace pour les conteneurs chargés.

Savez-vous comment fonctionne le transport par conteneur? Le camionneur doit récupérer les conteneurs vides. Mais il faut savoir qu'il faut parcourir 20 milles ou 15 milles vers l'est pour aller récupérer ce conteneur vide. Il faut ensuite aller récupérer la marchandise auprès du client, qui peut être sur la rive-sud comme

the loaded containers are taken to their yards. You have to take appointments two days ahead of time, and the appointment time is 11 at night.

That would be interesting to do your shopping that way, do you not agree? You would go to Wal-Mart at the end of the city to buy the bags, go to the shopping mall, which is open at midnight at the other end of the city, and then go home. That is how we are treated. If you do not believe this is true, we could write a book or go to the National Film Board to make a movie on this — throw this on a big screen.

Senator Tkachuk: Then you can get a subsidy, though.

Mr. Robert: Yes, and get a subsidy to make the film.

Senator Tkachuk: It will just make you angrier.

Mr. Robert: Yes. At least, we can show the pictures of what is happening. This is absolutely a terrible situation. Our company has a facility in Toronto that is not much better than the one in Montreal even though over there we deal with railways only; there is no port or such a limited amount of containers going through the port.

Everybody is talking about and has in mind, and I do agree, that the Port of Montreal is probably a fundamental key to development of the city, but I am sure we can do much more. Infrastructures have to be improved at the port. The Port of Montreal bought facilities in Contrecoeur through the influence of the federal government, and I am of the opinion that this facility should really have been looked after properly.

First, they would be able to get bigger boats, because there is more water; second, there would be no more congestion having to deal with the City of Montreal, Notre Dame Street and all the infrastructures of Bonaventure. Keep in mind there are tunnels and no dangerous goods are allowed, so the trucks have to go to Jacques-Cartier Bridge — they have no choice — or to Champlain Bridge, but that is at the other end. Put yourself in a truck driver's seat for a minute and just try to figure out how you would manage to pick up and deliver the containers. You will realize the degree of frustration that these people must endure. It is terrible.

Certainly, there should have been a vision, but Transport Canada, a long time ago, decided that trucking was not important. They decided to throw the responsibility, after deregulation in 1988, to the provinces.

Now you are talking to us about having a vision for intermodality, and one of the most important elements at the end, to finish the curve, is the trucking, yet Transport Canada does not even deal with it. Therefore, what are we doing here? We will discuss issues that, in the long term, will be discussed again and again. In life, if you want to accomplish something, you have to have a vision. You have to make a plan; you have to look into the long term to know exactly what needs to be done.

sur la rive-nord pour ensuite acheminer les conteneurs chargés jusqu'à la zone de déchargement. Il faut prendre rendez-vous deux jours à l'avance et c'est à 11 heures du soir que le rendez-vous est fixé.

Si vous étiez obligés de faire vos courses comme cela, qu'en penseriez-vous? Vous iriez au Wal-Mart à l'autre bout de la ville pour acheter vos sacs et iriez au centre commercial à l'autre bout de la ville à minuit pour ensuite rentrer chez vous. C'est comme ça qu'on nous traite. Si vous ne nous croyez pas, on pourrait écrire un livre ou bien faire appel à l'Office national du film pour en faire un film, pour que notre histoire passe au grand écran.

Le sénateur Tkachuk : Alors, vous pourriez obtenir des subventions.

M. Robert : Effectivement, on pourrait être subventionnés pour réaliser un film.

Le sénateur Tkachuk : Ça ne ferait qu'augmenter votre mécontentement.

M. Robert : Oui. Au moins, on pourrait montrer en images ce qui se passe. La situation est vraiment terrible. Notre société a des installations à Toronto qui ne sont pas bien mieux que celles de Montréal même si là-bas on ne fait affaire qu'avec les compagnies ferroviaires; il n'y a pas de port ou de restrictions sur le nombre de conteneurs qui peuvent transiter par le port.

On parle beaucoup du fait que le Port de Montréal joue un rôle déterminant dans le développement de la ville, et je suis d'accord. Mais j'ai l'impression qu'on n'en tire pas pleinement profit. Les infrastructures du port doivent être améliorées. Les autorités portuaires de Montréal ont acheté des installations à Contrecoeur non sans influence du gouvernement fédéral et je suis d'avis qu'on devrait tirer pleinement profit de ces infrastructures.

Premièrement, les capacités fluviales étant plus importantes, de plus gros bâtiments pourraient naviguer. Deuxièmement, il n'y aurait plus de congestion dans la ville de Montréal, ni rue Notre-Dame ni sur l'autoroute Bonaventure. Sachez que les produits dangereux ne sont pas permis dans les tunnels et par conséquent les camions doivent emprunter le pont Jacques-Cartier ou le pont Champlain, qui sont de l'autre côté de la ville, il n'y a pas d'autre choix. Mettez-vous à la place des camionneurs pendant quelques instants pour vous demander comment vous feriez pour récupérer et livrer les conteneurs. Vous vous rendrez alors compte de la frustration que doivent ressentir les camionneurs. C'est terrible.

Il est clair qu'il nous aurait fallu une vision, mais Transports Canada a décidé il y a longtemps que le transport routier n'était pas important. Le ministère a décidé de refiler la responsabilité, après la déréglementation de 1988, aux provinces.

Maintenant, vous nous parlez d'une vision pour l'intermodalité et nous savons que l'un des éléments les plus importants en aval, au bout du processus, c'est le transport routier et pourtant Transports Canada ne s'y intéresse pas du tout. Par conséquent, que faisons-nous ici? Nous discuterons de questions qui, à long terme, feront l'objet de débat après débat. Dans la vie, quand on veut parvenir à quelque chose, il faut avoir une vision. Il faut avoir un plan à long terme pour savoir exactement ce qu'on a à faire.

Therefore, if you want to put all the parties to work together, there is one element of the puzzle that you are not part of anymore, because you have thrown this away in 1988. Trucking is the responsibility of the provinces. Infrastructures are the responsibility of the provinces.

You have the provincial government and the municipal government. Mr. Taddeo is right about his concerns. There is another element in the equation, which is the trucking industry, and that trucking industry makes the relationship and completes the supply chain with the customer and with the shippers. This is what is going to make our economy stay strong, or become very weak. Right now, we are stuck in the middle. That is exactly where we are, and there is nothing we can say.

As a provincial organization, Ms. Tremblay and all the members are doing whatever they can. As a federal organization, at the level of the Canadian Trucking Alliance I am talking to each province, to the association, to the minister, or to the deputy minister, to try to say that we need harmonization across the country.

Do you know that we are not allowed to go to Ontario or the Maritimes with the new technology that we have in Quebec? We have other technology, for example, the LCVs, two trailers that are allowed in Quebec, Alberta, and in B.C. We talk about free trade but we are not able to harmonize the situation within our own country. We are talking about free trade, about going to the U. S. about doing this, and doing that, and we cannot even harmonize the situation within the country.

You take, for example, environmental devices such as single tires that could reduce fuel consumption by as much as 10 per cent on the trucks. Right now, we have different regulations for Quebec and Ontario. It is not permitted in the rest of the country. Are we in a country? Do we live in the same country? We have people that want to put all of this together and have harmonization between the different modes of transportation. There is something wrong.

We are probably the largest single employer in Canada in one single industry. We employ over 250,000 people across Canada. Please name another industry that employs as many people. I do not think there is such an employer. We claim there is not. On the other hand, whenever we listen to government, in the name of environment, of taking the trucks off the road, of not having to invest into infrastructures, they are telling us that we should move the freight on rail, or we should move it by boat, it is better. At the end, you still need the trucks, and the highways, and the infrastructures to deliver the goods.

I was laughing the other day because somebody was saying Toronto would not be so bad if there would not be as many trucks, and we would use the rail the most. I was laughing. Have you ever seen a train on Highway 401? It would be funny. If there were no trucks to take the goods from the rail, to take it to the customers, or the shippers, what would happen?

Vous avez beau vouloir que toutes les parties travaillent ensemble, mais il y a une pièce du puzzle que vous ne contrôlez plus puisque vous vous en êtes débarrassés en 1988. Le camionnage relève maintenant des provinces comme les infrastructures.

Il y a le gouvernement provincial et le gouvernement municipal. Les inquiétudes de M. Taddeo sont tout à fait justifiées. Il ne faut pas oublier le maillon de la chaîne que représente le secteur du camionnage et c'est ce secteur qui complète la chaîne d'approvisionnement entre les expéditeurs et les consommateurs. Le bien-être de notre économie, ou, au contraire, son déclin, repose sur notre secteur. À l'heure actuelle, nous sommes pris entre l'arbre et l'écorce. Dans cette position précaire, nous n'avons pas notre mot à dire.

Mme Tremblay et tous les membres de l'organisation provinciale font ce qu'ils peuvent. Pour ce qui est de l'organisation fédérale, au niveau de l'Alliance canadienne du camionnage, je parle à chacune des provinces, à l'association, au ministre ou au sous-ministre, pour tenter de dire que nous avons besoin d'harmonisation partout au pays.

Savez-vous que nous n'avons pas le droit d'aller en Ontario ou dans les Maritimes avec la nouvelle technologie que nous avons au Québec? Nous avons d'autres technologies, par exemple les ensembles routiers longs, deux remorques qui sont permises au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique. Nous parlons de libre-échange, mais nous ne sommes pas capables d'harmoniser la situation dans notre propre pays. Nous parlons de libre-échange, d'aller aux États-Unis pour faire ceci, faire cela, et nous ne pouvons même pas harmoniser la situation au pays.

Prenons par exemple les appareils environnementaux comme les pneus simples qui pourraient réduire jusqu'à 10 p. 100 de la consommation du carburant des camions. À l'heure actuelle, nous avons des règlements différents pour le Québec et l'Ontario. Ça n'est pas permis ailleurs au pays. Faisons-nous partie d'un pays? Vivons-nous dans le même pays? Il y a des gens qui veulent mettre tout cela ensemble et harmoniser les différents modes de transport. Il y a quelque chose qui ne va pas.

Nous sommes sans doute le plus gros employeur unique au Canada dans un secteur unique. Nous avons plus de 250 000 employés au Canada. Veuillez nommer un autre secteur qui emploie autant de gens. Je ne pense pas qu'il existe un tel employeur. Je ne pense pas qu'il en existe un. D'un autre côté, le gouvernement nous dit constamment qu'au nom de l'environnement, il vaudrait mieux qu'il y ait moins de camions sur les routes, il ne veut pas investir dans l'infrastructure, il nous dit qu'il vaudrait mieux transporter les marchandises par train ou par bateau. En fin de compte, on a quand même besoin des camions, des routes et des infrastructures pour livrer les marchandises.

Je riais l'autre jour, car quelqu'un disait à Toronto que ce ne serait pas si mal s'il n'y avait pas autant de camions et que l'on utilisait surtout les chemins de fer. Je riais. Avez-vous déjà vu un train sur la 401? Ce serait drôle. S'il n'y avait pas de camions pour prendre les marchandises du train pour les livrer aux clients ou aux expéditeurs, qu'arriverait-il?

Well, it is not our fault if Mr. X, Y, Z, works from 8 a.m. to 5 p.m. The carriers, the truckers, have to deliver the goods between 8 a.m. and 5 p.m. It just happens that we are mixed together with the persons going to work, and we are going to deliver or pick up the goods. That is the reality we have to deal with.

If you go at night, it is funny, you could go across Highway 401, or Highway 40, and there is nobody on the road except trucks. Why? Because we use the highway at night, and it is a good thing we are there to pay the tax on the road, during the night, while people are sleeping; otherwise, the amount you would pay in tax in terms of fuel for your cars would be twice if not three times as much.

So, we do not like when people tell us "We are pulling freight away from you," or "business away from you."

Every time a truck driver takes a container to New York, what does he do? We export work. Everybody is subsidized because they build a new plant, and they created 240 jobs, 50 jobs, or 75 jobs. What about the stupid carrier or trucker that has 200 drivers, that leaves every day to go to the United States. Do you call that exporting jobs? People in general say, "Oh, I forgot about that part." If two locomotives go to Chicago you export two jobs, and then the work is being done within United States. When a Canadian driver leaves with the goods, a Canadian operator is performing the work in the United States, and you create jobs. Our industry exports many jobs, and, yes, the Port of Montreal contributes with us to take loads to the United States, and deliver, and reload. Mr. Taddeo mentioned that he exports to three markets: the Midwest, the East Coast, and Toronto, and in the case of Montreal, very little going west. How do you think the East Coast is being served? Trucks serve the East Coast because there is not a railroad. There is, but it would take so much time to deliver containers to the East Coast, that they will lose the business to the American ports. They need the trucks badly. We need good infrastructures. We need good roads. We need flexibility at the ports.

Four or five months ago, the Canadian government came up with new hours of service for our drivers. We need to be able to get the containers on our trucks early in the morning to meet the hours of service, so that our drivers can go to the destination, take eight hours sleep, and be ready the next morning to unload. That is the law. However, the trucker sometimes has to wait up to six hours to be served. He has to wait to receive the containers in the container yard — without naming it — whether it is the port or the railway. That is a big issue. If, at the end of the trip he has to return the empty container to a fourth or a fifth location, before he picks up the next one, it slows down his productivity. How can we compete?

Eh bien, ce n'est pas notre faute si les gens travaillent de 8 heures du matin à 17 heures de l'après-midi. Les transporteurs, les camionneurs, doivent livrer les marchandises entre 8 heures et 17 heures. Il se trouve que nous devons travailler avec des gens qui travaillent eux aussi, et nous devons livrer ou aller chercher la marchandise. C'est la réalité avec laquelle nous devons composer.

Si vous allez sur la 401 ou la 40 le soir, c'est drôle, mais il n'y a personne sur la route sauf les camions. Pourquoi? Parce que nous utilisons la route le soir, et c'est une bonne chose que nous soyons là pour payer la taxe sur la route, pendant la nuit, pendant que les gens dorment. Sinon, les taxes que vous devriez payer sur les carburants pour vos voitures seraient deux fois, sinon trois fois plus élevées.

Donc, nous n'aimons pas que les gens nous disent : « Nous allons donner moins de marchandises à transporter » ou « Nous allons vous donner moins de travail ».

Chaque fois qu'un camionneur emmène un conteneur à New York, qu'est-ce qui se passe? Nous exportons du travail. Les entreprises sont subventionnées parce qu'elles construisent une nouvelle usine et créent 240, 50 ou 75 emplois. Qu'est-ce qui se passe avec le camionneur ou la compagnie de transport qui a 200 chauffeurs qui partent tous les jours aux États-Unis? Est-ce qu'on dit qu'ils exportent des emplois? Les gens disent en général : « Oh, j'avais oublié cet élément. » Si deux locomotives vont à Chicago, ça veut dire qu'on exporte deux emplois, et que le travail est alors fait aux États-Unis. Lorsqu'un camionneur canadien part avec la marchandise, un exploitant canadien fait le travail aux États-Unis, et on crée de l'emploi. Notre industrie exporte de nombreux emplois et, oui, le Port de Montréal contribue avec nous à amener des chargements aux États-Unis, à les livrer et à recharger les camions. M. Taddeo a mentionné qu'il exportait vers trois marchés : le Midwest, la côte Est et Toronto, et dans le cas de Montréal, il y a très peu qui va vers l'ouest. Comment pensez-vous que la côte Est est desservie? Les camions desservent la côte Est parce qu'il n'y a pas de chemins de fer. Il y en a un, mais il faudrait tellement de temps pour livrer les conteneurs sur la côte Est qu'ils perdraient leur clientèle en faveur des ports américains. Ils ont désespérément besoin de camions. Nous avons besoin de bonnes infrastructures. Nous avons besoin de bonnes routes. Nous avons besoin de souplesse dans les ports.

Il y a quatre ou cinq mois, le gouvernement canadien a imposé de nouvelles heures de service à nos camionneurs. Nous devons pouvoir faire charger les conteneurs sur nos camions tôt le matin pour respecter les heures de service, de façon à ce que nos camionneurs puissent se rendre à destination, dormir 8 heures et être prêts le lendemain matin à décharger. C'est la loi. Cependant, le camionneur doit parfois attendre jusqu'à 6 heures avant d'être servi. Il doit attendre pour recevoir des conteneurs dans la cour à conteneurs — sans nommer de qui il s'agit — soit au port, soit au chemin de fer. C'est un gros problème. Si, à la fin du voyage, il doit retourner le conteneur vide à un quatrième ou un cinquième endroit, avant d'aller chercher le suivant, cela ralentit sa productivité. Comment pouvons-nous être concurrentiels?

As the President of the Canadian Trucking Association, I am very concerned with some of those elements, and I need to let you know that in Canada, the word "harmonization," does not mean a thing.

I had a meeting with Mr. Cannon, we got his attention, I guarantee you that, but he could not believe some of the things he heard. We had some of the technical people working for Transport Canada that came to visit our facility, where we showed them the new technology. The people from Transport Canada could not believe that we could not use the technology elsewhere. We are talking about environment. We are talking about doing things to protect the future, but people are not listening to the real problem, the real concerns.

These are the topics I wanted to discuss. I will let Ms. Tremblay discuss the other issues like safety, and after that, we will be available for you to answer any questions.

[Translation]

Ms. Tremblay: Madam Chairman, I prepared my presentation around your list of questions. I will therefore address each subject in turn.

With regard to security, it is important to understand that the trucking industry is highly regulated, particularly with regard to border security. As you know, this is a touchy subject for our neighbours to the south and we have to follow the stringent security regulations that they have implemented or we are not allowed to cross the border. Companies have huge security installations. A legal framework governs hiring and personnel monitoring practices. We have, of course, road safety standards in order to protect those who use our roads. We have, as you are undoubtedly aware, uniform regulations for ports. Security measures are obviously needed. However, their application is not standardized in the various ports around the country. This problem is particularly acute with regard to port access cards and procedures and makes it difficult for our truckers who want to pick up or drop off containers, fuel ships, or deliver food supplies and other services. The rules vary from one federal port to the next. As a result, truckers end up with a plethora of cards in their pockets and have to endure long, complicated and redundant security checks. If you give one message to the port authorities, for pity's sake, let it be that they implement uniform security systems. If a given individual has security clearance for one port, he or she should also have security clearance for the neighbouring ports. The ever-increasing number of procedures is an absolute aberration. So far, our plea has fallen on deaf ears; our ports are the masters of their own ships and do not necessarily want to cede any control. Both managers and truckers are currently experiencing problems and frustrations with regard to safety helmet regulations. In Western Canada, everybody, regardless of ethnic or religious background, has to wear a safety helmet. It is a strictly enforced regulation. In Eastern Canada, however, this is not the case: those who wear head coverings for religious or cultural reasons are exempt from the requirement to wear a safety helmet. This has generated a lot of frustration amongst truckers and within businesses.

Comme l'a dit le président de l'Alliance canadienne du camionnage, je suis très préoccupé par certains de ces éléments, et je dois vous laisser savoir qu'au Canada, le mot « harmonisation » ne veut absolument rien dire.

J'ai rencontré M. Cannon, je peux vous garantir que nous avons réussi à attirer son attention, et il n'arrivait pas à croire certaines des choses qu'il a entendues. Des spécialistes techniques qui travaillent pour Transports Canada sont venus visiter nos installations et nous leur avons montré la nouvelle technologie. Les représentants de Transports Canada n'arrivaient pas à croire que nous ne pouvions pas utiliser cette technologie ailleurs. Nous parlons de l'environnement. Nous parlons de faire des choses pour protéger l'avenir, mais les gens ne sont pas à l'écoute du vrai problème, des vraies préoccupations.

Ce sont là les questions que je voulais aborder avec vous. Je vais laisser Mme Tremblay parler d'autres questions comme celles de la sécurité, et ensuite, nous pourrions répondre à vos questions.

[Français]

Mme Tremblay : Madame la présidente, j'ai préparé ma présentation en suivant la liste des questions que vous posiez. Alors, je vais procéder chapitre par chapitre.

Au chapitre de la sécurité, il faut savoir que l'industrie du camionnage est très réglementée, notamment au niveau de la sécurité des frontières. Vous n'êtes pas sans savoir que nos voisins américains sont très chatouilleux là-dessus et imposent des mesures de sécurité très strictes, que nous devons suivre sinon, nous ne traversons pas la frontière. Dans les entreprises, il y a des installations de sécurité qui sont extrêmement importantes. Le suivi et l'embauche du personnel sont également encadrés juridiquement. Évidemment, il y a la sécurité routière, qui est essentielle pour la protection des usagers de la route. Il y a, comme vous n'êtes certainement pas sans savoir, une réglementation uniforme à travers les ports. Il y a des mesures de sécurité qui doivent être prises. Par contre, ce n'est pas appliqué de façon égale dans chacun des ports. Surtout en ce qui concerne les cartes d'accès ou les procédures d'accès aux ports par le personnel de sécurité, le personnel du port, mais aussi de nos camionneurs pour aller prendre ou livrer des conteneurs, mais également pour aller approvisionner les navires en carburant, en produits alimentaires ou en toutes sortes de services. D'un port fédéral à l'autre, les règles ne sont pas les mêmes. Résultat : les camionneurs se retrouvent avec de multiples cartes dans leurs poches, doivent passer des mesures de sécurité, des procédures de sécurité lourdes, complexes, et redondantes. Alors, si vous aviez un message à lancer aux administrations portuaires, c'est : de grâce, instaurez des systèmes uniformes; si une personne est qualifiée sécuritaire dans un port, qu'elle le soit également chez le voisin. C'est une aberration totale que de multiplier les procédures. Et jusqu'à maintenant, nos demandes ne sont pas entendues, puisque les ports sont souverains dans leur administration et ils ne veulent pas nécessairement partager ces choses-là. En ce qui concerne le port du casque de sécurité, les gestionnaires d'entreprise et les camionneurs eux-mêmes vivent présentement des problèmes et des frustrations. Dans l'Ouest canadien, peu importent l'origine ou la religion, le port du casque

Security regulations should be applied across the board. CN, for example, used the Canadian Charter of Rights and Freedoms to get an exemption. Allowing CN Montreal to do one thing and CN Winnipeg to do another suggests that compliance with the regulations is negotiable.

Your questions on supply chain transparency were very relevant. Truckers are stuck between a rock and a hard place: they have to follow the procedures chosen by the big companies, either port or rail companies. We readily adapt to the various changes, because we are flexible and versatile. The United States has what is called the Uniform United Interchange Agreement. Perhaps Mr. Robert would like to comment on this. It is a one-stop shop for intermodal transports, and all the information is standardized. It is clear and covers all modes of transport. This means that when a container goes from a boat, to a train, to a truck or from a truck, to a boat, to a train, and so forth, everything is standardized. We propose that the system be implemented in Canadian ports, as it would greatly facilitate intermodal and cross-border transport.

As I said earlier, the big intermodal organizations we deal with, be it ports or railways, make great use of information technologies. They are extremely useful, but each organization has its own system and we generally have to consult them on line. However, there is only minimal, if any, client support or services for truckers. As a result, our transporters find it extremely difficult to obtain information on the status of containers, on the content of goods and their availability. This creates delays, errors and frustration for everyone.

As Mr. Taddeo said earlier, the railways, such as CN and CP in Western Canada, are stuck with a huge problem, namely container congestion, especially for containers coming from Asia, and this has repercussions in Eastern Canada as well. In Montreal, there are not enough cars, which leads to problems, and to delays during the high season in particular, which goes from the end of summer to the beginning of fall, and it makes for an extremely difficult situation. So the problems out West affect us as well. As a result, the rail networks have become increasingly inefficient and a parallel market has sprung up. The clients or the owners of the goods in the containers, especially when perishable goods are involved, cannot use the railways to transport goods anymore, for example, from Vancouver to Ontario or Quebec, or vice versa, from East to West. There is a growing demand for containers to be trucked from Montreal to Vancouver; this might not be the most effective way of doing things, but this market is

de sécurité est une obligation et c'est strictement respecté. Dans l'Est, ce n'est pas le cas; on exempte à certaines personnes qui doivent porter des effets sur la tête, le port du casque de sécurité. Cette situation crée beaucoup de frustration entre les chauffeurs et au sein des entreprises.

Alors, s'il y a une règle de sécurité quelque part, il faut qu'elle soit appliquée également partout. Notamment, au CN, sous l'égide de la Charte canadienne des droits, s'en est fait exempter. Alors, si le CN Montréal fait ça et puis le CN Winnipeg fait autre chose, il me semble que cela ne donne pas un message très ferme du respect de la réglementation.

Concernant le chapitre sur la transparence de la chaîne d'approvisionnement, vos questions sont très pertinentes. Les transporteurs routiers, sont pris entre deux feux, c'est à eux de s'adapter aux procédures des grandes entreprises, que ce soit les ports ou les chemins de fer. On s'adapte de bonne grâce aux divers changements, parce que nous sommes un mode de transport souple et polyvalent. Il existe présentement aux États-Unis, vous pourriez peut-être renchéir, monsieur Robert, ce qu'on appelle le UUIA, qui est le Uniform United Interchange Agreement. C'est un seul et unique document sur le transport intermodal, où l'information est uniformisée. Elle est claire et adaptée à chacun des modes. Alors, que le conteneur passe du bateau, au train, au camion ou du camion au bateau, vers le train, et ainsi de suite, tout cela est uniformisé. Nous suggérons que cette application soit transposée dans les ports canadiens. Cela aiderait grandement le transport intermodal et le transport transfrontalier.

Comme je le disais plus tôt, les grandes entreprises intermodales avec lesquelles nous faisons affaire, que ce soit les ports ou les chemins de fer, utilisent beaucoup la technologie de l'information. C'est extrêmement utile, mais chacun a son système et l'on doit les consulter généralement sur Internet. Cependant, l'aide ou le service à la clientèle pour les camionneurs est minimal et souvent absent. Résultat : nos transporteurs ont beaucoup de difficulté à avoir de l'information sur le statut des conteneurs, sur le contenu des marchandises et sur leur disponibilité. Cela crée des retards, des erreurs et de la frustration de la part de tout le monde.

Monsieur Taddeo l'a mentionné plus tôt, les entreprises ferroviaires, comme CN et CP, dans l'Ouest, subissent de gros problèmes de congestion des conteneurs, surtout en provenance de l'Asie, et il y a des répercussions dans l'Est également. À Montréal, on a des pénuries de wagons, ce qui entraîne des difficultés, des retards surtout en haute saison, de la fin de l'été au début de l'automne, c'est extrêmement difficile. Alors, les problèmes de l'Ouest se répercutent chez nous également. Cette situation fait en sorte que les réseaux ferroviaires deviennent de moins en moins efficaces et il s'est créé un marché parallèle. Les clients ou les propriétaires des marchandises qu'il y a dans les conteneurs, surtout quand on parle de produits périssables, ne peuvent plus utiliser le chemin de fer pour amener des produits, par exemple, de Vancouver vers l'Ontario ou le Québec, et inversement pour aller vers l'Ouest. Il y a une demande croissante pour du transport de conteneurs par camion, de Montréal vers

growing. We are not unhappy about the situation, but it did not exist even a few years ago and it is directly attributable to the inefficiency of the rail networks.

Mr. Robert: I would like to talk about information technologies. Clearly, much more money should be invested in ports or in the systems. However, it is mostly private companies who have invested in the railway sector.

The reality is that when trucks arrive in the container yard, it is not unusual for a driver to wait anywhere from two to three hours, and sometimes four hours, to get a container. It is horrible. Under the law, our drivers are not allowed to exceed a certain number of service hours per day, and after that their day is over. They have to sleep, and rightly so, because they have been up for many hours. But on the other hand, this is not at all efficient or economically productive. Everyone knows that Canada is experiencing economic problems, and that its economic growth is not as high as it has been in the past. Consumers buy cheap Asian products, which explains the increase in traffic at the Port of Vancouver.

But apart from that, given the low level of exports and the fact that other goods must transit through the ports or by way of rail, you have all kinds of operational problems which are due to the existing systems. If the economic situation was similar to the one in 2000 or 2004, you would find the same old problems today, such as striking truckers, horrible wait times and line-ups everywhere. It would be absolutely indescribable.

It is very likely that volumes will double over the next ten years, and I believe it is best to get out of this business because we will never be up to the task. Why? Because we did not invest at the right time. Today, everything is happening at the expense of an industry which cannot defend itself. The sector is so fragmented that another trucker will step up to the plate and will work under the table with all kinds of other people in the business, people who will not respect regulations, but who will nevertheless find a way to get the job done.

It is tough being a trucking operator who respects the regulations, standards and employees, and dealing with these situations, because as it now stands it is impossible to earn a living by playing by the rules. A good part of the problem is, first, the regulations; second, the lack of investment in infrastructure; and third, the lack of investment in state-of-the-art technologies. On top of all that, there is also a bit of bad faith.

Ms. Tremblay: As far as the environment is concerned, you asked about the applicable standard for each transportation mode. There are different types of regulations for road transportation, of which I will only mention four.

First, regarding engines, there have been different generation of diesel engine; the 2002 engine, 2004 and now 2007. These engines have become less polluting, to the degree that the exhaust

Vancouver; ce qui, sur le plan de l'efficacité, n'est peut-être pas idéal, mais il se crée un marché en ce moment. Nous n'en sommes pas mécontents, mais cela n'existait pas il y a quelques années et c'est carrément dû à l'inefficacité des réseaux ferroviaires.

M. Robert : J'aimerais parler de la technologie de l'information. Il est certain que des sommes importantes devraient être investies, dans les ports ou encore dans les systèmes. Par contre, lorsqu'on parle du rail, c'est davantage des entreprises privées qui ont déjà fait certains investissements.

La réalité c'est qu'à l'arrivée de camions dans la cour de conteneurs, il n'est pas rare de voir le chauffeur attendre de deux à trois heures, et à l'occasion quatre heures, pour avoir un conteneur. C'est épouvantable. Nos chauffeurs sont limités à un nombre d'heures de service par jour en vertu de la loi, après ça, c'est terminé. Il faut qu'ils se couchent, avec raison aussi, parce qu'ils ont été debout pendant « X » heures. Mais d'un autre côté, sur le plan de l'efficacité et de la productivité économique, on n'est pas là du tout. On sait très bien qu'actuellement notre pays vit des difficultés économiques, on n'a pas les niveaux de croissance qu'on a déjà eus. Le consommateur achète au meilleur marché des produits asiatiques, d'où la répercussion sur l'achalandage au Port de Vancouver.

Mais en dehors de cela, c'est que le peu d'exportations ou le reste qui doit transiter à travers les ports ou à travers les systèmes de chemins de fer, il y a toutes les difficultés opérationnelles qui sont reliées autour des systèmes en place. Si notre économie ressemblait à celle des années 2000 ou 2004, vous retrouveriez les mêmes problèmes qu'on a vécu, par exemple, les chauffeurs qui font des grèves, des temps d'attente épouvantables, des files d'attente un peu partout. Ça serait absolument indescriptible.

Le risque de doubler les volumes au cours des dix prochaines années est éminent, je pense qu'il vaut mieux sortir de cette industrie parce qu'on ne pourra jamais y arriver. Pourquoi? Parce qu'on n'a pas su investir au bon moment. Et aujourd'hui tout se fait sur le dos d'une industrie qui n'a aucun moyen de défense. L'industrie est tellement morcelée que, ce sera le camionneur suivant qui prendra le travail et le fera au noir, et ce, avec toutes sortes de gens dans l'industrie, des gens qui ne respecteront pas les règlements, et qui trouveront moyen quand même de faire tourner la roue.

C'est difficile d'être un camionneur qui est à la fois respectueux des règles, des normes et de ses employés, et de composer avec ces situations, parce qu'actuellement c'est impossible de gagner sa vie de façon légitime. Une bonne partie du problème, c'est premièrement la réglementation; deuxièmement, l'absence d'investissement dans les infrastructures; troisièmement, l'absence d'investissement dans les technologies de pointe. Et pour compléter, il y a aussi un peu de mauvaise foi.

Mme Tremblay : Au chapitre de l'environnement, vous posiez la question sur les normes en vigueur dans chacun des modes? Dans le mode routier, nous avons plusieurs réglementations, je vais n'en nommer que quatre.

D'abord, en ce qui concerne les moteurs, il y a eu différentes générations de moteur diesel : moteur 2002, 2004 et maintenant 2007. Ce sont des moteurs de moins en moins polluants, tellement

will be cleaner than the air intake. As you stated so eloquently a few moments ago, we are also subject to very strict fuel regulations. Over time, the sulphur level in fuel has been eliminated, or is on the way to being eliminated, and these changes are only happening in the road transportation sector because diesel fuels for locomotives and ships are exempted. As a result, they can buy less refined fuel, containing more sulphur, and obviously pay lower taxes than we do. They pollute more on a per litre of fuel basis, they produce far higher greenhouse gas emissions and emit a lot of soot particles. There is a federal plan to reduce the sulphur levels in fuel used by off-road vehicles, but it will not be implemented before 2014.

So the will is there to get all transportation modes to use cleaner fuel. We have been operating on that basis for many years, but the way we operate is different from our colleagues in the other modes and that is deplorable. Under the regulations in effect in Quebec and a handful of other provinces, including British Columbia, we must submit to roadside air emissions tests. So a smoke-emitting vehicle can be tested, and if the exhaust exceeds a certain level of opacity or soot density, the driver must pay a fine and is ordered to fix the problem or simply decommission the vehicle. There are also federal regulations, which you are probably familiar with, governing the transportation of dangerous goods. These regulations apply to all transportation modes, and they are very strict and very extensive.

One type of equipment we would like to operate, and which has been in use in Quebec since 1985, but which is unfortunately not being used in all the provinces, is what we call "longer combination vehicles." They are only operated in Quebec and the Prairie provinces. So, apart from these two regions, they are not driven in the Maritimes or in Ontario, as Mr. Robert pointed out earlier. To briefly explain these vehicles to you, a longer combination vehicle leaving Quebec city for Toronto would use 50 per cent less energy than is currently the case for two tractor-trailers. That is good for the environment, and Ontario and the Maritimes should quickly follow suit. Longer combination vehicles have been proven to be efficient, safe and good for the environment. These vehicles are limited to certain roads only, namely highways, and they are operated by experienced drivers. It is a system that works. We do not see why longer combination vehicles could not be operated in the other provinces as well.

Lastly, there is no doubt that waiting times in intermodal terminals affect the environment. Whether it is in winter, or a summer heat wave, the trucks must keep moving; if they are stuck in a line-up where they advance six feet every five minutes, the drivers cannot continually stop and start their engines. That is a waste of gas and an increase in greenhouse gas emissions which could be easily avoided if the intermodal terminals were able to promptly deliver or make available containers when the truckers arrived as scheduled.

que l'air qui en sort sera plus propre que celle qui y rentre. Comme vous l'avez si bien dit tout à l'heure, nous avons aussi une réglementation très sévère au niveau des carburants. Le niveau de soufre dans le carburant s'élimine ou se restreint de plus en plus au fil des ans et seule l'industrie du transport routier subit ces transformations, puisque les diesels destinés aux locomotives et aux bateaux en sont exemptés. Résultat : ils peuvent acheter du carburant moins raffiné, avec plus de soufre à l'intérieur, tout en étant évidemment moins taxés que nous. Ils polluent davantage, litre pour litre de carburant, il y a beaucoup plus d'émissions de gaz à effet de serre et beaucoup d'émissions de particules de suie. Il y a un plan au fédéral de réduction du soufre dans les carburants pour les véhicules hors route, mais il ne sera pas en vigueur avant 2014.

Il y a donc une volonté d'harmoniser l'ensemble des transports à l'utilisation de carburant plus propre. Nous sommes régis par cela depuis de nombreuses années, mais on ne fonctionne pas sur les mêmes bases avec nos confrères des autres modes et c'est déplorable. La réglementation québécoise et dans quelques provinces, notamment en Colombie-Britannique, nous soumet à des tests des émissions atmosphériques sur route. Donc, un véhicule qui laisse échapper de la fumée peut être testé, et s'il dépasse les niveaux d'opacité ou le niveau de densité de suie, il est mis à l'amende et il y a obligation de réparer les véhicules ou de le mettre au rancart carrément. Il y a aussi la réglementation fédérale que vous connaissez certainement, sur le transport des marchandises dangereuses, qui touchent tous les modes, mais qui est quand même très sévère et très importante.

Un des équipements que nous souhaitons utiliser et que nous utilisons depuis 1985 au Québec, mais qui malheureusement n'est pas harmonisé au Canada, c'est ce qu'on appelle en anglais les « Longer Combination Vehicles » ou les grands trains routiers en français. Il n'y a que le Québec et les Prairies qui l'acceptent. Donc, entre les deux, les Maritimes et l'Ontario ne le permettent pas, comme l'a dit un peu plus tôt M. Robert. Pour vous donner un petit topo, un grand train routier qui partirait de Québec vers Toronto pourrait économiser 50 p. 100 d'énergie par rapport à la situation actuelle de deux tracteurs pour tirer les semi-remorques. Ce quand même avantageux pour l'environnement, et on a besoin que l'Ontario et les Maritimes emboîtent le pas rapidement. C'est un équipement qui a démontré son efficacité, autant pour l'environnement que pour sa sécurité. C'est une configuration qui circule dans un contexte très précis, limité aux autoroutes, avec des chauffeurs d'expérience et tout cela est très bien encadré. Nous ne voyons aucun obstacle à ce que ce soit adopté ou permis dans les autres provinces.

Finalement, les temps d'attente dans les terminaux intermodaux ont un impact environnemental certain. Que ce soit l'hiver ou l'été dans les grosses chaleurs, les véhicules doivent continuer de circuler ou s'ils attendent en file et qu'ils avancent de six pieds toutes les cinq minutes, on ne peut pas éteindre les moteurs à chaque fois. C'est de la consommation de carburant inutile et des gaz à effet de serre qu'on pourrait facilement économiser, si les gares intermodales réussissaient à garantir une livraison ou une disponibilité des conteneurs, en respectant les rendez-vous que les camionneurs prennent.

As respect to the federal policies and programs to improve intermodal transport, the trucking industry's vision is quite simple, both with respect to the federal and the provincial governments: take as much truck cargo as you can and put it on trains and boats. Except that, at the end of the day, it is unrealistic and impossible because a truck is always required at either end of the transportation chain. Intermodality implies that trucks should be taken off the roads. But someone, somewhere, will have to pay the price for that. The current railway system is not efficient enough to allow that in the short term. They are not efficient enough, and they do not have enough cars available. So, trucks remain essential. And millions of dollars in subsidies are flowing into the rail and marine industries, ostensibly to streamline the process, but the results have not been forthcoming. There is growth, but it comes from the market, and not from the improvement in rail or maritime transportation systems. That is how we see it.

Mr. Robert: That completes our presentation, and we hope that we will be entitled to more than one paragraph in your report.

The Chairman: I do not understand why you have so little faith in us, Mr. Robert.

Mr. Robert: Well, it is perhaps because of my 40 years of experience in the field.

The Chairman: Well, you might be dealing with people who are new and interested in your industry.

Mr. Robert: I am counting on that.

The Chairman: We are interested in the entire file, including the trucking industry. So, have a little faith in us. We began our work a few months ago. As you know, we have travelled to Vancouver, and we will soon travel to Prince Rupert. We will go to Halifax and we are here in Montreal. We are interested in all aspects, including trucking. The entire issue is important to us.

Mr. Robert: I am very happy to hear that.

The Chairman: There is one issue of importance, which was not mentioned earlier, namely, demographics, which does represent a problem for the transportation industry, because of the aging workforce. It can be difficult to recruit new drivers because of the long work hours and the long distances that they must travel. Are you finding it hard to recruit new staff? Among the possible solutions, would a shorter work day represent a solution, since that seems to be something that they are considering in other areas, according to what we have heard?

Mr. Robert: There is a shortage of skilled workers in all sectors, and the trucking industry is no different. We have a shortage of good diesel mechanics, designers and employees.

Au sujet du plan des politiques et les programmes fédéraux qui visent à promouvoir l'intermodalité, la vision que nous, les transporteurs routiers, avons, est fort simple, que ce soit face au gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux : prenons le maximum de marchandise qui roule par camion et mettons-la autant que faire se peut sur des trains et des bateaux. Sauf qu'au bout du compte, c'est irréaliste et irréalisable parce qu'il y a toujours un camion qui est nécessaire aux deux bouts de la chaîne de transport. La vision de l'intermodalité préconise ceci : sortons les camions des routes. Mais pour le faire, il faut que quelqu'un paie la note à quelque part. Et avec l'efficacité actuelle des réseaux ferroviaires, cela n'est pas possible à court terme. L'efficacité et la disponibilité ne sont pas là. Donc, le camion demeure essentiel. Et on subventionne à coups de millions les industries ferroviaires et les industries maritimes pour, supposément augmenter la fluidité, mais les résultats ne sont pas concluants. Il y a une croissance, mais elle vient du marché, et non pas des infrastructures de transport ferroviaire ou maritime qui sont meilleures. C'est ce que nous croyons.

M. Robert : Cela complète notre perception et on ose espérer qu'on aura droit à plus qu'un paragraphe dans votre rapport.

La présidente : J'ai de la mise à comprendre que vous ne nous fassiez pas plus confiance, monsieur Robert.

M. Robert : Non, c'est peut-être 40 ans d'expérience dans le domaine.

La présidente : Bien, vous avez peut-être affaire à des nouveaux et des gens qui sont intéressés par le milieu.

M. Robert : J'y compte bien.

La présidente : Nous sommes intéressés par le dossier et cela comprend aussi le camionnage. Alors, faites-nous confiance. Nous avons amorcé notre travail il y a plusieurs mois. Nous sommes allés, comme vous le savez, à Vancouver et on se rendra à Prince-Rupert bientôt. Nous irons à Halifax et nous sommes ici à Montréal. Alors, nous voulons savoir ce qui se passe dans le domaine, autant dans le camionnage que dans le reste. C'est un tout pour nous.

M. Robert : Je suis bien content de l'entendre.

La présidente : Il y a un dossier qui est aussi important, et qui n'a pas été mentionné tantôt, c'est celui de la démographie, qui pose quand même un problème important à l'industrie du transport, à cause du vieillissement des travailleurs. Les longues heures travaillées et les longues distances à parcourir peuvent compliquer le recrutement. Est-ce que vous éprouvez des difficultés en matière de recrutement du personnel? Et parmi les solutions envisageables, est-ce qu'une certaine réduction du temps de travail pourrait s'avérer une solution intéressante comme c'est le cas ailleurs selon ce qu'on nous rapporte?

M. Robert : La pénurie de travailleurs spécialisés existe dans tous les secteurs et dans le domaine du camionnage, ce n'est pas différent. Qu'il s'agisse d'un bon mécanicien diesel, d'un bon dessinateur ou de bons employés, il existe une pénurie actuellement.

[English]

I do believe that, yes, we encourage our young people to go to university. We have a difficult time finding good lift-truck operators and plant workers. We have trouble finding machinists. Finding people to work in the industry is a big concern. In particular, in Quebec, with the low level of "natality," we have a big issue to that effect.

At the same time, we are proposing all kinds of solutions to the government that would improve efficiency. For example, and I was mentioning this before, once we are talking about "les grands trains routiers" one driver will be pulling two trailers. You know, in the West, one driver is pulling three 20-foot containers. Those are three examples where we can put our people to better use.

One thing that is terrible is that most of our employees are regulated based on 60 hours a week. In order to work 60 hours a week, the people sometimes are forced to work seven days a week. What does that mean? It means that the people are waiting, or simply cannot do a decent days' work.

We are talking about intermodality, but tomorrow I will be into another forum, and I will be talking to shippers, the shippers league, other people, receivers, the food industry, and people like this, whereas our drivers are spending an enormous amount of time — and we were compiling the amount of waiting time versus the amount of driving time.

When you are talking about the truck drivers, you see the truck on the road, you imagine the drivers driving the truck, but we know by experience that the driver is not driving more than about 60 per cent to 65 per cent of the time. The rest of the time, the trucker is waiting. Every time he waits, in order to make a decent living in our industry, he has to stretch his hours at work, not working, at work.

I will give you an example. If the driver, because of a delay, is taking a load to Quebec City, and he is tied up for five or six hours in Montreal, by the time he arrives in Quebec City, the customer is closed. What does he do? He has to spend the night in Quebec City, wait until the next day, get unloaded, and then get back to Montreal to take the empty containers. I am talking intermodality. The same rule applies in other commodities. People do not have a level of respect for truck drivers.

To answer your question, yes, there is concern about the future of truck drivers. Why? People do not want to come into this industry anymore, because they are not treated with respect. I am still driving trucks. I will give you an example. I had a load to deliver to a very large company. I took my wife with me on the trip. We had a 10 p.m. appointment and we backed up to get unloaded. My wife needed to relieve herself and when I rang the bell, I told the man inside that my wife needed to use the restroom. The man inside told us that we were not allowed inside of the building and that we would have to wait outside. My wife had no choice but to get under the trailer to relieve herself. It may sound stupid to talk like this in front of Senators, but you should

[Traduction]

Je crois effectivement que oui, nous encourageons nos jeunes à aller à l'université. Nous avons du mal à trouver de bons conducteurs de chariot élévateur et de bons travailleurs d'usine. Nous avons du mal à trouver des machinistes. Trouver des gens pour travailler dans l'industrie est une préoccupation importante. En particulier au Québec, avec le taux de natalité qui est peu élevé, nous avons un gros problème à cet égard.

En même temps, nous proposons toutes sortes de solutions au gouvernement qui pourraient améliorer l'efficacité. Par exemple, et je l'ai déjà mentionné, lorsque nous aurons les grands trains routiers, un camionneur tirera deux remorques. Vous savez, dans l'Ouest, un camionneur tire trois remorques de 20 pieds. Ce sont là des exemples d'une façon dont nous pourrions mieux utiliser nos gens.

Une chose qui est terrible, c'est que la plupart de nos employés doivent faire des semaines de 60 heures selon la réglementation. Pour travailler 60 heures par semaine, les gens sont parfois obligés de travailler sept jours par semaine. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire qu'il y a des gens qui attendent, ou qui ne peuvent tout simplement pas faire une journée de travail décente.

Nous parlons d'intermodalité, mais demain je serai à une autre rencontre et je parlerai à des expéditeurs, à la ligue des expéditeurs, à d'autres gens, à ceux qui reçoivent de la marchandise, à l'industrie de l'alimentation, tandis que nos camionneurs passent énormément de temps — et nous sommes en train de compiler les temps d'attente par rapport au temps qu'ils passent sur la route.

Lorsqu'on parle des camionneurs, on voit le camion sur la route. On imagine le camionneur qui conduit le camion, mais nous savons d'après notre expérience, que le camionneur ne passe qu'environ 60 à 65 p. 100 de son temps sur la route. Le reste du temps, il attend. Chaque fois qu'il attend, pour gagner décemment sa vie dans notre industrie, il doit passer plus de temps au travail, sans travailler, mais au travail.

Je vais vous donner un exemple. Si le camionneur, à cause d'un retard, amène un chargement à Québec, il est retardé pendant cinq ou six heures à Montréal, et lorsqu'il arrive à Québec, l'entreprise est fermée. Qu'est-ce qu'il fait? Il doit passer la nuit à Québec, attendre au lendemain, décharger et revenir à Montréal pour ramener les conteneurs vides. Je parle d'intermodalité. La même règle s'applique pour les autres produits. Les gens n'ont pas de respect pour les camionneurs.

Pour répondre à votre question, oui, nous sommes inquiets de l'avenir des camionneurs. Pourquoi? Parce que les gens ne veulent plus travailler dans ce secteur, étant donné qu'ils ne sont pas traités avec respect. Je continue malgré tout à conduire des camions. Je vais vous donner un exemple. Je devais livrer un chargement à une très grande entreprise. Ma femme m'accompagnait. Nous avions un rendez-vous à 22 heures et j'ai donc reculé le camion pour décharger. Ma femme avait besoin d'aller aux toilettes et lorsque j'ai sonné à la porte, j'ai dit à l'homme qui était à l'intérieur que ma femme avait besoin d'utiliser les toilettes. Il nous a répondu que nous n'avions pas le droit d'entrer à l'intérieur de l'immeuble et que nous devions

talk about this in front of the real people. These people probably live in big houses. I am sure that the president of the company would never let his wife relieve herself under a truck trailer. That is our business; that is life.

I wrote to the vice-president the following day. He was so embarrassed he sent a personal letter to my wife. However, that letter did not solve the problems of all the other truck drivers in the world who take their wives with them; they are treated like a piece of nothing.

You wonder about this industry, well, that is the case, and we are very concerned about it. There is a terrible lack of respect, and worse, people do not consider these people as the key players of the economy today. That is the fact. I feel very sorry, because, personally, I like to drive trucks, I love all my drivers, and I am very proud, you know, to say anything, and I would go and fight for them anytime. This is the reality we with, you know? I hope it answers your question, and the concerns we have.

We could do many things to help attract newcomers to this industry, no question.

[Translation]

The Chairman: There is also long-haul driving, which is a specialized field, but which is not recognized by Citizenship and Immigration Canada. Some provinces have decided to address the issue; Saskatchewan has a program to attract, and you are no doubt aware of this, about 150 truckers from Great Britain, and it seems to be quite successful. What do you think of this initiative and how do you see the current problems with regard to attracting long-haul truckers?

Ms. Tremblay: We applaud Immigration Canada for relaxing some of its restrictions; while a person is awaiting permanent resident status, he can now stay at least 24 months before having to return to his own country. We strongly approve of this initiative. Moreover, the Association du camionnage du Québec is working with our partners at Emploi-Québec and Immigration Québec to set up a program similar to the one in Saskatchewan, in an attempt to recruit foreign workers and invite them to come and drive our trucks. We, of course, are targeting francophone countries, since we have a requirement for French-speaking drivers. So, yes, we are very much concerned about the shortage and we want to build on the Saskatchewan experience to develop a similar program in our province.

The Chairman: As for labour relations, the representatives from the Port of Montreal are enjoying peace with labour right now, and they are happy about that. Within the trucking industry, what are the major problems in terms of labour

attendre à l'extérieur. Ma femme n'a donc pas eu d'autre choix que de faire ses besoins sous la remorque. Cela est peut-être stupide de parler ainsi devant des sénateurs, mais vous devriez en parler devant des vraies personnes. Ces gens vivent sans doute dans des grandes maisons. Je suis certain que le président de l'entreprise ne laisserait jamais sa femme faire ses besoins sous une remorque. C'est ça, la vie d'un camionneur.

J'ai écrit au vice-président le lendemain. Il était si gêné qu'il a envoyé une lettre personnelle adressée à ma femme. Cependant, la lettre n'a pas résolu les problèmes de tous les autres camionneurs dans le monde qui se font accompagner de leur femme; on les traite toujours comme des moins que rien.

Vous vous posez des questions au sujet de cette industrie, eh bien, c'est le cas, et nous sommes très préoccupés par la situation. Il y a un manque terrible de respect, et pire encore, les gens ne considèrent pas les camionneurs comme étant des intervenants clés dans l'économie d'aujourd'hui. C'est un fait. Cela me désole, car, personnellement, j'aime conduire des camions, j'aime tous mes camionneurs et je suis très fier, vous savez, de dire quoi que ce soit, et je les défendrais n'importe quand. Vous savez, c'est la réalité dans laquelle nous vivons. J'espère qu'en vous parlant de nos préoccupations, j'aurai répondu à votre question.

Nous pourrions faire bien des choses pour attirer de nouveaux arrivants dans notre industrie, il n'en fait aucun doute.

[Français]

La présidente : Il y a aussi la conduite de camion sur longue distance, qui est un emploi spécialisé, mais qui n'a pas ce statut auprès de Citoyenneté et Immigration Canada. Certaines provinces ont décidé de prendre la chose en main, comme la Saskatchewan, qui a mis sur pied un programme pour faire venir, vous êtes au courant certainement, quelque 150 camionneurs de la Grande-Bretagne et il semble que ce fut un réel succès. Que pensez-vous de cette initiative et comment voyez-vous la situation actuelle pour la main-d'oeuvre dans le camionnage de longue distance?

Mme Tremblay : D'ailleurs, on applaudit les assouplissements qu'Immigration Canada a donnés récemment; de permettre à une personne, pendant la procédure où il fait sa demande de résidence, de rester 24 mois sans avoir à retourner dans son pays. Nous approuvons grandement cette initiative. D'ailleurs, à l'Association du camionnage du Québec, on travaille avec nos partenaires d'Emploi-Québec et d'Immigration Québec, pour mettre sur pied un tel programme à l'instar de la Saskatchewan, pour tenter de recruter des travailleurs étrangers et les inviter à venir travailler comme chauffeurs de camion chez nous. Nous visons évidemment les pays francophones, puisque c'est ce dont nous avons besoin ici. Alors, oui, nous sommes également préoccupés par la pénurie et nous voulons utiliser l'expérience de la Saskatchewan pour la transposer chez nous.

La présidente : En ce qui a trait aux relations de travail, les représentants du Port de Montréal sont satisfaits de la paix industrielle qu'ils ont en ce moment. Dans le secteur du camionnage, quelles sont les principales difficultés en regard des

relations? Do you expect problems in the future, and what must we do to ensure that this sector enjoys peaceful labour relations, in the long term?

Mr. Robert: First of all, the situation varies quite a bit, depending on where you are in Canada. As you know, if you are in the Maritimes, far more drivers are available than in Toronto. The situation is even worse in Calgary. In my opinion, peaceful labour relations depend on attitude. If you treat your employees well, you will enjoy peaceful labour relations. I do not like to use the word, but what is deplorable in the trucking field is the situation in Vancouver last week, for instance, or the strikes in American ports, such as Los Angeles or Seattle. Why was there a problem? Because people were fed up, because the wait lists were so long. For example, here in Montreal, this is really not our way of doing things. Here the container frames belong to the trucking companies; whereas in Vancouver, it is the opposite, the frames belong to the companies, the ship-owners or the people who work at the port. So these people had a devil of a time getting safe vehicles. On the one hand, you have the federal government, or the people from the provinces saying: "You must be driving safe vehicles." And these people were supplying unsafe frames. So the drivers were stuck in the middle. They would drive on to the public scales, get checked by the department, and their vehicle would be non-compliant. Furthermore, there lives were in danger, because their vehicle was not safe; or you would have the opposite problem, some people did not want to maintain their vehicles. Here in Quebec, truckers very rarely do not provide their own frames. So we do not have that problem. However, the length of time truckers have to wait is absolutely deplorable.

Will the situation deteriorate in Vancouver? For the time being, I do not think so. Why? Because the volume is not there. You know the state of Quebec's economy, how the economy is doing in eastern Canada. It is not so hot. However, when you look at the volume going through Vancouver, they currently have more volume than they do capacity. Sometimes the ships have to be redirected to American ports, and people shuttle from American ports to Vancouver or to the Prairie provinces, which clearly shows that the port does not have enough capacity, that the Vancouver port authority does not have the capacity.

Generally speaking, people are certainly unhappy, because when there is extra work, we have the same problem here. When there was a slowdown at CN and they lost a few days of work, or when there were problems with avalanches in western Canada, the direct consequence was that 8, 10, 12, 15 or even 20 trains would arrive at the same time.

The truckers are not getting what they need, and the containers just sit there. They have to be unloaded, and you lose time. We have only 48 hours. After that period of time, we are detained. Just imagine, you have a trucking company with 100 vehicles, and all of a sudden you get 300 containers. If there is the slightest

relations de travail? Est-ce que vous anticipez des problèmes dans l'avenir et qu'est-ce qu'on doit faire pour assurer la paix industrielle dans ce secteur, à long terme?

M. Robert : Premièrement, la situation est très différente, dépendant où vous êtes au Canada. Comme vous savez, si vous êtes des provinces maritimes, la disponibilité de chauffeurs est beaucoup plus grande qu'à Toronto. C'est encore pire à Calgary. À mon avis, la paix industrielle est une question d'attitude. La façon dont vous traitez vos employés encourage la paix industrielle. Je n'aime pas utiliser ce mot-là, mais ce qui est déplorable dans le monde du camionnage, c'est par exemple la situation qui a été vécue à Vancouver au cours de la dernière année, ou les grèves dans les ports américains, à Los Angeles ou encore à Seattle. Pourquoi? C'est une forme d'écoeurement à cause des listes d'attente à n'en plus finir. Par exemple, ici à Montréal, ce n'est pas une coutume très développée, où les châssis conteneurs appartiennent aux entreprises de camionnage; alors qu'à Vancouver, c'est l'inverse, les châssis appartiennent à des entreprises, des armateurs ou à des gens qui travaillent au port. Donc, pour ces gens-là, c'était une chicane noire pour avoir des véhicules sécuritaires. Vous avez, d'une part, le fédéral, les gens des provinces qui disent : « Vous devez aller sur la route avec des véhicules sécuritaires ». Et ces gens-là fournissaient ce qu'on appelle des châssis qui étaient non sécuritaires. Ça fait que là, les chauffeurs étaient pris « in the middle », comme on dit. Ils passent sur une balance publique, se font vérifier par le ministère, et leur véhicule est non conforme. De plus, leur vie en danger, parce qu'ils n'ont pas un véhicule sécuritaire; et à l'inverse, vous avez des gens qui ne veulent pas faire l'entretien des véhicules. Ici au Québec, c'est très rare que les camionneurs ne fournissent pas leur châssis. Donc, on ne vit pas ça. Par contre, on vit des situations de temps d'attente qui sont absolument déplorables.

Est-ce que la situation va se dégrader à Vancouver? Pour l'instant, non. Pourquoi? Parce que les volumes ne sont pas là. Vous savez l'état de l'économie québécoise, l'état de l'économie de l'Est du Canada, ce n'est pas jojo comme on dirait. Par contre, lorsque vous regardez les volumes qui transitent à Vancouver, ils ont actuellement un surplus par rapport à la capacité du port. Les bateaux sont, à certaines occasions, obligés de se déplacer vers les ports américains et les gens font la navette des ports américains vers Vancouver encore ou vers les provinces des Prairies, ce qui démontre clairement qu'il y a une sous-capacité au niveau du port et de l'organisation maritime ou portuaire, si je peux dire, à Vancouver.

Il y a certainement un mécontentement général, parce que lorsqu'il y a un surplus de travail, c'est la même chose ici. Vous savez, quand sont arrivées des situations de ralentissement de quelques jours de travail avec le CN ou encore lorsqu'il y a eu les problèmes d'avalanche dans l'Ouest canadien, la conséquence directe c'est qu'il est arrivé huit, dix, 12, 15 ou 20 trains en même temps.

Les camionneurs sont mal servis, les conteneurs sont en attente. Il faut les décharger, ils vous enlèvent vos délais. On a que 48 heures, après ce délai, nous sommes en détention. Imaginez que vous êtes une compagnie de camionnage possédant 100 camions, et que soudainement il vous arrive 300 conteneurs. S'il y a le

delay anywhere, you have to cover the costs of being detained within your own cost structure. It makes no sense, because you are not the one who was responsible for the delays, or the fact that all of a sudden a large volume arrived at the Port of Vancouver, but you have to pay the price. The customer does not want to pay, because he has been given a door-to-door price. So once again, the truckers find themselves stuck in the middle. They are the victims. Sometimes we have to tell a customer, "No, we will not take your goods, because we cannot pick up the goods within the necessary timeframe." So, they do business with someone else, but they end up paying for the containers being detained. I have seen some customers get stuck paying up to \$1,000 worth of detention costs for a local haul that costs \$175. It makes no sense!

Those are the facts of life. It is the story of David against Goliath. You cannot dictate rules to others. For instance, I cannot say to the port, "Your people will have to begin working at 6 a.m., because there was ice on the river, and six ships unexpectedly arrived." The number of drivers remains the same as does the number of trucks and the number of containers. These things do not fluctuate and you will not buy any extra back-ups because there is not enough activity to justify it.

This explains why discontent arises from time to time. You should not be astonished, if you look at this on a national scale, that there is discontent in the West at this time for that very reason. If things got worse in the East, severe discontent could ensue, as has happened in the past, with strikes during which highways and harbours were blocked, et cetera.

Those are the risks. In this industry, as a natural fact, there are some people who could not care less about what happens next. With this kind of attitude, sometimes they sow the wind and reap the whirlwind. Therefore, there could well be a whirlwind. However, at present, this is not a problem in the East. Do you understand? On the other hand, this is an imminent problem in the West.

The Chairman: Also because of the volume.

[English]

Senator Tkachuk: Thank you, Ms. Tremblay and Mr. Robert for your informative presentations, because if we were planning to ignore trucks, which I do not think we were, we certainly are not going to plan to ignore them now.

Mr. Robert, at the beginning of your presentation, you spoke about where we were on the world efficiency scale in regards to containers, you talked about Europe, and I am not sure what you meant. I do not know whether you were talking specifically about ports — you were talking about the movement of products from the port, to the truck, to the customer — perhaps you could expand on that a little bit.

moindre délai à quelque part, vous êtes obligé d'absorber, à l'intérieur de vos coûts, tous les frais relatifs à la détention. Cela ne fait pas de bon sens, parce que ce n'est pas vous qui êtes responsable des délais ou des avalanches qu'il y a eu au Port de Vancouver, mais vous devez en payer le coût. Le client, lui, ne veut pas payer, parce qu'il a un prix « door to door ». Donc la victime qui est « stuck in the middle », c'est encore le camionneur. On est obligés, à certaines occasions, de dire à un client : « Non, on ne prendra pas votre marchandise, parce qu'on ne peut pas ramasser la marchandise dans les délais requis. » Alors, ils font affaire avec d'autres, mais ils sont pris pour payer des détentions. J'ai vu des clients qui ont été obligés de payer jusqu'à 1 000 \$ de détention, pour un transport local qui coûte 175 \$. Cela n'a pas de sens!

C'est une réalité avec laquelle on doit vivre. C'est l'histoire de David contre Goliath, comprenez-vous? Vous ne pouvez pas aller dicter des règles à quelqu'un d'autre. Moi, je ne peux pas dire, par exemple, au port : « Vous allez faire débiter les gens à 6 heures le matin, parce qu'il y a eu des glaces sur le fleuve, puis il est arrivé soudainement six bateaux. » Il y a la même quantité de chauffeurs, il y a la même quantité de camions, puis il y a la même quantité de châssis conteneurs. Puis ça, ça ne fluctue pas, puis tu n'en achèteras pas au cas où parce que, de toute façon, l'activité n'est pas là.

Cela explique pourquoi, à l'occasion, il y a du mécontentement. Et ne soyez pas étonnés, lorsque vous regardez sur une base nationale, pourquoi il y a du mécontentement dans l'Ouest actuellement, c'est à cause de ça. S'il fallait que la situation empire dans l'Est, il y aurait de forts risques de mécontentement, comme il y en a déjà eu dans le passé, avec des grèves au cours desquelles les routes et les ports ont été bloqués, et ainsi de suite.

Ce sont les risques. Vous êtes dans une industrie où effectivement, il y a des gens qui se désintéressent complètement de ce qu'est l'étape suivante. Avec une telle attitude, des fois on sème le vent puis on récolte la tempête. Donc, tempête il pourrait y avoir. Mais pour l'instant, dans l'Est, ce n'est pas un problème. Comprenez-vous? Alors que dans l'Ouest, c'est imminent.

La présidente : À cause du volume aussi.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Merci, madame Tremblay et monsieur Robert de vos exposés informatifs, car si nous avions l'intention de ne pas tenir compte de l'industrie du transport routier, ce qui n'est pas le cas à mon avis, nous ne pourrions certainement plus ne pas en tenir compte maintenant.

Monsieur Robert, au début de votre exposé, vous avez parlé de notre efficacité en ce qui a trait aux conteneurs ainsi que de l'Europe, mais je ne suis pas certain de ce que vous vouliez dire. Je ne sais pas si vous vouliez parler spécifiquement des ports — vous avez abordé la question du mouvement des produits à partir du port, jusqu'au camion, jusqu'au client — alors vous pourriez peut-être préciser.

Mr. Robert: You would agree with me that the ports are much bigger, but the ports have been developed with a vision. A country like Holland has always lived with trade and naturally, when it was the time to build a port, they built a port that had a vision of a great trading port to be the door to Europe. Germany is similar although France is not the best-equipped country in terms of ports. They do have ports, but they do not have state-of-the-art ports. You can find state-of-the-art ports in Holland, Germany, and Belgium. There are large, efficient ports in Asia and in some cities in the United States.

Today the west coast of United States has been caught by the traffic coming from Asia, so now they are talking about either making the long turn through South America, or having another channel, because as you know, Panama is not big enough to take the big boats that come across. Why? Because the commerce is now moving to Atlanta, North Carolina, South Carolina, Charleston to Virginia, and then to New York. Why? Because New York, even though it is an efficient port, it is not the most efficient port. The unions are very strong, and naturally, you know, they do not get all the results they would like to get.

In United States, the automobile industries are moving to the south now because they are having so many problems with the union in the north. It is no different with the ports. In the old days there was Elizabeth, New Jersey and New York, and that was it. Then other ports started to appear along the coast such as Philly, Trenton, Wilmington, and so on. Now, the large boats will move to the east, and we a lot of big ports will start to appear all along the east coast of United States. It is a matter of time. You know why? As long as the traffic comes from Asia, they must move the product to the east coast, and the rail cannot keep up, so boats will move the containers to the east.

When I referred to Europe and so on, that is the portion I know the best. The work at the port is highly automated. Secondly, the pick-up of the containers by the truck drivers — all the controls and electronics are highly automated. In fact, truck drivers come in, they have a card, they enter their container numbers, contract numbers, personal identification numbers and passwords. Right away the system will say, "Go to aisle 122." The truck driver backs the truck in, receives a card, enters it, the crane picks out the container and puts the container on the truck. Everything is automated. It is state-of-the-art.

Half the port in Rotterdam is labour-intensive, and the other half is totally automated. Nobody drives the trucks and moves the containers away. Robots do it automatically.

I do not suggest we should have robots. I suggest we should be more sophisticated. Today, we have working hours in Montreal, eight hours, from 8 a.m. to 4 p.m. In these countries, they work seven days a week, 24 hours a day. They do not carry the level of

M. Robert : Vous serez d'accord avec moi pour affirmer que les ports sont beaucoup plus gros, mais qu'ils ont été développés avec une vision. Les Pays-Bas par exemple ont une longue tradition commerciale et, naturellement, lorsque le moment est venu de construire un port, ils en ont construit un qui devait être un grand port de commerce, la porte de l'Europe. C'est la même chose en Allemagne, mais on ne peut pas dire que la France est le pays le mieux équipé en ce qui concerne les ports. Il y a des ports en France, mais ils ne sont pas à la fine pointe de la technologie. On peut trouver des ports qui sont à la fine pointe de la technologie aux Pays-Bas, en Allemagne et en Belgique. Il y a de grands ports, des ports efficaces, en Asie et dans certaines villes américaines.

La côte ouest des États-Unis ne peut plus accueillir tout le trafic maritime provenant de l'Asie. On envisage donc de devoir faire le détour par l'Amérique du Sud ou de construire un autre canal, car, comme vous le savez, celui de Panama n'est pas assez grand pour les gros navires. Pourquoi? Parce que le commerce se déplace de plus en plus vers Atlanta, les Carolines, Charleston, en Virginie, et New York. Pourquoi? Parce que le Port de New York est un bon port, mais pas le plus rentable qui soit. Les syndicats y sont très puissants et, évidemment, on ne peut pas toujours y faire ce qu'on voudrait.

Aux États-Unis, le secteur de l'automobile se déplace vers le Sud en raison des nombreux problèmes qu'on connaît dans le Nord avec les syndicats. C'est la même chose dans les ports. Dans le passé, il y avait Elizabeth, au New Jersey, et New York, et aucune autre possibilité. Puis, d'autres ports sont apparus le long de la côte à Philly, Trenton, Wilmington, et ainsi de suite. Au fur et à mesure que les grands navires se dirigeront vers l'Est, de nombreux ports feront leur apparition le long de la côte est des États-Unis. Ce n'est qu'une question de temps. Pourquoi? Le trafic maritime arrive de l'Asie et les cargaisons doivent se rendre jusque sur la côte Est, mais le chemin de fer ne suffit pas. Par conséquent, les conteneurs devront être transportés jusque sur la côte Est par bateau.

Quand j'ai parlé de l'Europe, j'ai parlé de ce que je connais le mieux. Dans les ports, le travail est en grande partie automatisé. De plus, les camionneurs chargent les conteneurs sur leur camion au moyen de contrôles électroniques automatisés. Il leur suffit s'ils ont une carte, d'entrer les numéros des conteneurs, les numéros des contrats, les numéros personnels d'identification et les mots de passe. Le système leur dit alors où aller, par exemple, dans l'allée 122. Le conducteur fait reculer son camion dans cette allée, reçoit une carte, l'entre dans le système et la grue prend le conteneur et le dépose sur le camion. Tout est automatisé. C'est à la fine pointe de la technologie.

La moitié du Port de Rotterdam emploie beaucoup de main-d'œuvre, mais l'autre moitié est totalement automatisée. Ce ne sont même plus des êtres humains qui conduisent les camions et déplacent les conteneurs, mais des robots.

Je ne veux pas dire que nous devrions aussi avoir des robots. Toutefois, le système pourrait être plus perfectionné. À l'heure actuelle, on travaille de 8 heures à 16 heures. Dans ces pays européens, on travaille sept jours par semaine, 24 heures par jour

staff that we have. We have tolerated being overstaffed all over the place. Now if we bring one person in, we must bring 15 people in, to move maybe ten containers. It does not make sense so they close the port.

At the same time, this is the time of the day where there is no traffic. This is the time of the day where you can work and deliver to customers. A lot of customers are open for receiving and shipping 24 hours a day. Look at the stores today. People can go shopping on Saturday or Sunday, and we must make deliveries on Saturday and Sunday. Our industry has adapted to the reality of the world but some areas have not.

Imagine if the bus drivers in the city worked only from 8 a.m. to 5 p.m. Why not? Others are working from 8 to 5. Why should these idiots work until midnight? It does not make sense.

It is the same in our industry. We have adapted to the new reality. This new reality is to provide service seven days a week, 24 hours a day. Our drivers are working different shifts but we have facilities where they can only go only from this time to this time. Who is the punching bag in between: the truck drivers and the trucking industry.

The time has arrived. It is not about building. It is like an office. I will give you an example. My people claimed that we were short of space. I said, "No, we are not short of space, because at 4:30 the building is empty. Why does part of the group not work in the afternoon and the other part at night?" They said, "No, we have to work from 8 to 5." I said, "Who has decided that? Why is our industry not working around the clock?"

My point is that people must learn to work that way. We need to have a country that is competitive in terms of costs. We need to use our infrastructure 24 hours a day. People must adapt to this reality. We need to be competitive. We need to think outside the box. Today, everybody works from 8 to 4, everybody goes home in traffic at the same time and everybody is happy. They complain that there are too many trucks on the road and on the bridge. It is a great life.

In the meantime, we need subsidies, we need more infrastructure, we need this and we need that. When we fly to Australia, we do not mind flying at night. If we go to Europe, we do not mind flying at night. But when we are working within the city, we have to be home at 5. There is something wrong. We need to be competitive, or you need to explain why not, because I am not smart enough to understand.

Senator Tkachuk: Ms. Tremblay, you brought up an example of where the railways had failed in moving. I think you said perishables, Montreal to Vancouver, and Vancouver to Montreal. Trucks, therefore, needed to move perishables. Can you give me

et on emploie beaucoup moins de gens. Nous avons toléré une augmentation excessive des effectifs. Si nous voulons faire entrer un camion, nous devons faire appel à 15 personnes pour déplacer une dizaine de conteneurs. Cela ne vaut pas la peine et, par conséquent, on préfère fermer le port.

Par contre, c'est à cette période que le trafic est moins important. C'est pendant cette période qu'on peut travailler et faire des livraisons. Beaucoup de clients sont prêts à faire la réception et l'expédition 24 heures par jour. Vous n'avez qu'à penser aux magasins. Les gens peuvent aller au magasin le samedi ou le dimanche, et nous devons faire des livraisons ces jours-là. Ce ne sont malheureusement pas tous les secteurs de notre industrie qui se sont adaptés à cette réalité.

Imaginez que les chauffeurs d'autobus des services de transport urbain demandent à ne travailler que de 8 heures à 17 heures. Et pourquoi pas? Bien d'autres gens travaillent de 8 heures à 17 heures. Pourquoi eux devraient-ils travailler jusqu'à minuit? Cela n'a aucun sens.

Il en va de même dans notre industrie. Nous nous sommes adaptés à la nouvelle réalité, et la nouvelle réalité, c'est qu'il faut fournir le service sept jours par semaine, 24 heures par jour. Nos conducteurs ont des quarts de travail, mais certaines installations ne leur sont accessibles que pendant certaines périodes. Qui en fait les frais? Les camionneurs et l'industrie du transport routier.

Le temps est venu d'agir. Ce n'est pas une question d'espace. Je vous donne l'exemple de l'espace de bureau. Mes employés m'ont dit qu'ils manquaient d'espace. Je leur ai répondu : « Non, nous ne manquons pas d'espace, parce qu'à 16 h 30, l'immeuble est vide. Pourquoi une partie des employés ne travaillent-ils pas l'après-midi et les autres, en soirée? ». Ils m'ont répondu qu'ils devaient travailler de 8 heures à 17 heures. Moi, j'ai voulu savoir qui avait pris cette décision et pourquoi dans notre industrie on ne travaillait pas 24 heures par jour.

Voici où je veux en venir. Nous devons apprendre à travailler 24 heures par jour. Nous voulons que notre pays soit compétitif en matière de coûts. Il faut donc que nous utilisions notre infrastructure 24 heures par jour. Il faut s'adapter à cette réalité. Nous devons être compétitifs. Pour ce faire, nous devons sortir des sentiers battus. Actuellement, tout le monde travaille de 8 heures à 16 heures, tout le monde rentre à la maison dans les bouchons de circulation à la même heure et tout le monde est satisfait. Puis, les gens se plaignent qu'il y a trop de camions sur les routes et les ponts. Quelle belle vie.

Entre-temps, nous avons besoin de subventions, de plus d'infrastructures et de bien d'autres choses. Quand nous allons en Australie, nous n'avons pas d'objection à prendre un vol de nuit. Quand nous allons en Europe, nous n'avons pas d'objection à prendre un vol de nuit. Mais quand nous travaillons en ville, nous devons être à la maison à 17 heures. Ça ne va pas. Nous devons être compétitifs; sinon, vous allez devoir m'expliquer pourquoi pas, car je ne suis pas assez intelligent pour comprendre.

Le sénateur Tkachuk : Madame Tremblay, vous avez donné un exemple de denrées périssables dont le chemin de fer n'avait pu assurer la livraison de Montréal à Vancouver et de Vancouver à Montréal. Il a alors fallu des camions pour transporter ces

an example of what you meant? You went through it, but I did not know exactly what you were referring to. If you can expand on that a little: is it lettuce? I do not know what it would be, and why the railways failed. Why are trucks used to move that product a long, long way from Montreal to Vancouver, or return.

[Translation]

Ms. Tremblay: My English is not very good.

[English]

Senator Tkachuk: No problem: The translator is good so I am sure that was not the issue.

[Translation]

Ms. Tremblay: I explained that the railway networks are overloaded with certain kinds of merchandise. They are running at a 105 or a 110 per cent of their capacity on the big East-West networks. This created a demand for truckers to carry certain goods, especially goods that need to be delivered quickly, with a deadline and with a guaranteed service. A parallel container service was offered between Vancouver and Montreal. It was because the railway network was unable to meet the schedules required by the clients. This mainly involves perishable goods like fruits, vegetables, meat and so forth. This is a parallel service. Truckers pick up the goods in the Port of Vancouver as they arrive from Asia or from the American west coast in containers, and then they take them to the Montreal region for distribution. Conversely, local goods from Quebec or from Eastern Canada are brought to the west and shipped through harbours like Vancouver or Seattle.

[English]

Senator Tkachuk: That is when the harmonization issues probably arise, where you have the three trailers, the two trailers, the one tire, the double —

Ms. Tremblay: Exactly.

Senator Tkachuk: We deal with those things, and as senators, we have heard all these issues of harmonization, and the issues from the business world and the trucking world. Although I am in favour of a federal system, it drives me crazy why we cannot bring ten people together to figure this out, because the issue is not complicated. Maybe I am missing the point, but it has not been explained to me sufficiently.

Nonetheless, perhaps if citizens were seen as clients rather than subjects, it would be a lot better.

denrées périssables. Pourriez-vous me donner un exemple de ce que vous vouliez dire? Je n'ai pas très bien compris ce à quoi vous avez fait allusion. Pourriez-vous nous en dire plus long? S'agit-il de laitue? Je ne sais pas ce que c'était mais je ne comprends pas pourquoi ces denrées n'ont pu être expédiées par voie ferroviaire. Pourquoi doit-on expédier des produits par camion sur des distances aussi longues que celles qui séparent Montréal de Vancouver?

[Français]

Mme Tremblay : Mon anglais n'est pas très bon.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Nous avons de bons interprètes. Là n'est pas le problème.

[Français]

Mme Tremblay : J'expliquais que pour certaines marchandises, certaines commodités, les réseaux ferroviaires sont surchargés, ils sont surutilisés. Ils fonctionnent à 105 p. 100 ou 110 p. 100 de capacité sur les grands réseaux Est/Ouest. C'est donc pour ça qu'il y a eu une demande parallèle auprès des camionneurs pour transporter certaines marchandises, surtout les marchandises qui ont besoin d'une livraison rapide, dans un délai limité et avec un service garanti. C'est un service parallèle de conteneurs qui s'est fait entre Vancouver et Montréal. Parce que le réseau ferroviaire n'était pas capable de répondre dans les temps et les délais fixés par les clients. Alors, c'est surtout pour les produits périssables, soit les fruits et légumes, les viandes, et ainsi de suite. C'est un service parallèle où les camionneurs prennent des marchandises au Port de Vancouver, qui arrivent d'Asie ou de la côte Ouest-américaine par conteneurs, et les amènent ensuite pour être redistribuées dans la région de Montréal; et inversement, des produits locaux, du Québec ou de l'Est du pays, qui sont ensuite transportés vers l'Ouest, pour être embarqués dans les ports, par exemple, le Port de Vancouver ou celui de Seattle.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : C'est là que surgissent les problèmes d'harmonisation, quand vous avez trois remorques, deux remorques, des roues à un pneu, des roues à deux pneus...

Mme Tremblay : Précisément.

Le sénateur Tkachuk : Nous examinons ces questions, nous, les sénateurs, et nous avons entendu parler des problèmes d'harmonisation qui existent au sein du monde commercial et du monde du transport routier. Je suis pour le système fédéral, mais je n'arrive pas à comprendre pourquoi dix personnes ne pourraient pas, ensemble, régler cette question, car elle n'est pas si compliquée. Peut-être que je ne sais pas tout, mais peut-être qu'on ne m'a pas tout dit non plus.

Quoi qu'il en soit, peut-être que si les citoyens du pays étaient vus comme des clients plutôt que des sujets, tout irait mieux.

[Translation]

Senator Dawson: I agree with the chair and with Senator Tkachuk in saying that you have really raised our awareness of your issue. But I can tell you that we also heard about complications and difficulties when we were in Vancouver. I think that one of the drawbacks in Vancouver is the fact that they did not collaborate, as you are doing, both among associations and individuals and governments. You also discussed harmonization, a topic that we regularly hear about. As individual components, marine transport, railways, trucking are very efficient, but we really begin to understand the situation when we try to harmonize them with each other by applying the concept of intermodal transportation in practice. The message is very clear to the committee.

Ms. Tremblay, you mentioned a tool that is used in the United States.

Ms. Tremblay: UUIA.

Senator Dawson: Could you give us some details about this?

Ms. Tremblay: UUIA is a standardized document developed by an intermodal consortium of people from marine, railway and highway transportation. At present, a container that leaves China for Vancouver has an accompanying document; when it is transferred to railway transportation, it needs another document; next, if it is handed over to truckers, a further document has to be prepared that will accompany the container from the railway to its final destination. The UUIA works by regrouping all the relevant information for each mode in a single document. This is a digital document accessible to the entire chain of transportation, with specific information for each mode that is accessible to all the partners. The trucking companies and all the other transportation companies in the chain sign an agreement whereby they use this document for all intermodal movement. This saves a great deal of paper, and it eliminates the need to search for the individual digital information for each client in the transportation chain. Basically, it gives us access to information on line at any time.

Senator Dawson: Madam Chairman, it would be worthwhile to look further into this aspect of the file. I think that this is certainly an interesting point for us to recommend.

To conclude, Mr. Robert, let me tell you that as there are many more trucking companies than railway company presidents or port authorities, it would be good for your group to do some effective lobbying. You have more voices in your group than they have in theirs. I do not doubt that you will do well by continuing to pass the message and showing how important the industry is. As a matter of fact, apart from alphabetical order, we tend to put you in the fourth place, whereas you are probably the one who is the closest to home. Therefore, we should move you up a bit.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'appuie les paroles de madame la présidente et du sénateur Tkachuk concernant le fait que vous nous avez sensibilisés fortement à votre dossier. Mais je peux vous assurer qu'on avait entendu parler aussi, lorsque nous étions à Vancouver, des complications et de la difficulté. Je pense qu'une des faiblesses du côté de Vancouver, c'est qu'ils n'ont pas collaboré, comme vous le faites, tant au niveau de l'association qu'au niveau individuel, auprès des gouvernements. Vous avez parlé également d'harmonisation, c'est quelque chose qui revient assez régulièrement dans les messages qu'on reçoit. Pris individuellement, le maritime, le train, le camionnage, sont des composantes très efficaces, mais c'est quand on essaie de les faire s'harmoniser ensemble, quand l'intermodalité devient une réalité et non pas un concept, qu'on commence à comprendre. Le message très clair auprès du comité.

Vous avez parlé, madame Tremblay, d'un outil qui est utilisé aux États-Unis.

Mme Tremblay : UUIA.

Le sénateur Dawson : Pouvez-vous préciser un peu sur ce sujet?

Mme Tremblay : UUIA, est un document uniforme qui a été élaboré par un consortium intermodal de gens du maritime, de gens du ferroviaire et du transport routier. En ce moment, un conteneur qui part de la Chine vers Vancouver a un document qui l'accompagne; quand il est pris en charge par le ferroviaire, un autre document est utilisé pour le transport vers une autre gare ferroviaire; ensuite, si c'est donné aux routiers, il faut faire un autre document, qui va ensuite amener le conteneur du ferroviaire jusqu'à la destination finale. Alors, ce que fait le UUIA, c'est qu'il réunit toutes les informations pertinentes pour chacun des modes, sur un seul et unique document qui, lui, est électronique et accessible par toute la chaîne de transport, avec des informations précises pour chacun des modes et accessibles à tous les partenaires. C'est une entente que les camionneurs signent, ainsi que toutes les entreprises de transport de la chaîne afin d'utiliser ce document pour tous les mouvements intermodaux. Cela élimine d'abord beaucoup de papier, mais surtout des recherches informatiques qui doivent être faites avec chacun des clients de la chaîne de transport. Enfin, cela permet d'avoir l'accès à l'information, en ligne, en tout temps.

Le sénateur Dawson : Cela vaudrait la peine, madame la présidente, qu'on étudie davantage cet aspect du dossier. Je pense que c'est certainement un point intéressant pour nos recommandations.

En terminant, M. Robert, je voulais vous dire, que puisqu'il y a beaucoup plus de camionneurs que de présidents de compagnie de chemin de fer ou de présidents de port, un lobby efficace de votre part serait utile. Vous avez plus d'électeurs dans votre club qu'ils ont d'électeurs dans le leur. Je pense que vous avez certainement avantage à continuer de faire passer le message et à communiquer l'importance de l'industrie. Parce qu'effectivement, sans y aller par ordre alphabétique, on a peut-être tendance à vous mettre en quatrième position, tandis que vous êtes probablement celui qui est le plus proche de la maison et on devrait vous mettre un peu plus près.

Mr. Robert: Senator, you just made an observation, and an idea came to my mind right away. Sometimes, for us, the truckers, it is like a meeting between a deer and a lion. The conversation does not last long. When we try to make our point to some of the big stakeholders, the conversation does not go far. Although we are trying to represent the industry, I can understand why certain truckers resort to blocking highways and doing other similar things. Why is this happening? It is because the players are not equal in strength. When a lion meets a deer, you know very well how the conversation ends, and this is our daily experience. Sometimes it only takes one last straw to break the camel's back. This can lead to situations that might not be catastrophic, but that are nonetheless unpleasant and project a poor image of the industry. However, if consumers were aware of the facts, they would stand behind the truckers. We do not want to condemn them; we want to understand why these things are happening.

I was struck by something that you said earlier. We must raise those issues because they have to do with your concerns.

Senator Dawson: When we invite people, we give equal treatment to the lion and to the deer; probably, the deer gets most of our sympathy.

Mr. Robert: We cannot wait to see that. If that is so, we will have many paragraphs.

[English]

Senator Mercer: Thank you both for being here. I found it interesting that you used terminology that we have not heard from other people in trucking. Particularly in British Columbia, we did not hear them talking about information technology, modernization and harmonization. We did not hear that. We heard they were much more confrontational with the employer.

Early in the presentation, one of you talked about the problems with different access codes — cards for different parts, and that standardization across the board was needed. I take that and marry it with your discussion of harmonization, your increased use of information technology, and modernization, and I gather that uniform intermodal interchange agreement may also have some of that involved.

It comes back to the question of security, because when we ask the question about this issue, we think we will receive a certain answer, and we seldom receive the one we anticipated. Are you saying that truckers would not have a difficulty if we had an identification program like that, and truckers in Canada would also be willing to be subjected to security checks?

M. Robert : Tantôt vous avez fait une remarque, sénateur, et il m'est venu tout de suite une idée : c'est à l'occasion, pour nous, l'industrie du camionnage, la biche qui rencontre le lion. La conversation ne dure pas très longtemps. C'est ce qui arrive lorsqu'on est en présence de certains grands intervenants, et lorsqu'on essaie de faire valoir des points, la conversation se termine rapidement. Bien qu'on essaie de représenter l'industrie, je peux comprendre, pourquoi certaines catégories de camionneurs revendiquent soit en bloquant les routes ou en posant des gestes semblables. Pourquoi? Parce que les forces en présence ne sont pas égales. Et lorsque vous êtes devant le lion et la biche, vous savez très bien comment se finit la conversation et c'est ce que nous vivons au quotidien. Il vient un temps où arrive la goutte qui fait déborder le vase et cette goutte-là n'entraîne peut-être pas des catastrophes, mais des situations qui sont plutôt désagréables et qui viennent ternir l'image de l'industrie dans le monde du consommateur ou du quotidien. Mais en réalité, si ces gens-là étaient bien informés de la réalité, je pense qu'ils seraient les premiers à appuyer ces gars-là. On n'est pas là pour les condamner, mais pour essayer de les comprendre et saisir le pourquoi.

Vous avez fait une intervention tout à l'heure qui m'a touché. C'est important de soulever ces choses-là parce que c'est en rapport avec votre préoccupation.

Le sénateur Dawson : C'est pour cela que nous, quand on reçoit les gens, on traite le lion de la même façon que la biche et même probablement que la biche a beaucoup plus de sympathie.

M. Robert : On a bien hâte de voir ça. On va avoir plusieurs paragraphes dans ce cas-là.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Merci à vous deux d'être venus. J'ai trouvé intéressant que vous employiez des termes que d'autres représentants du secteur du camionnage n'ont pas utilisés. Surtout en Colombie-Britannique, nous n'avons pas entendu parler de technologies de l'information, de modernisation ou d'harmonisation. Les témoins ne nous ont pas parlé de cela. Ils nous ont plutôt dit qu'il y avait beaucoup d'affrontements avec l'employeur.

Au début de votre exposé, l'un d'entre vous a parlé des problèmes que causent les différents codes d'accès — les cartes pour les différentes parties, et vous avez dit qu'il fallait normaliser tout cela. Si je fais le lien avec vos remarques sur l'harmonisation, votre emploi accru des technologies de l'information et la modernisation, j'en conclus que l'accord uniformisé d'échange intermodal a aussi à voir avec cela.

Cela nous ramène à la question de la sécurité, car quand nous interrogeons des témoins à ce sujet, nous recevons rarement la réponse que nous attendions. Dites-vous que les camionneurs n'auraient pas de difficulté si nous avions un tel programme d'identification, et que les camionneurs du Canada seraient disposés à se soumettre à des vérifications de sécurité?

We are talking about a post 9/11 situation where people are going onto container piers, or sensitive industries have vehicles that may or may not contain hazardous material. Are you saying that you think this identification program could fly; that people would buy this?

[Translation]

Ms. Tremblay: Of course, I only intended to raise your awareness of what is going on. There are different security zones in a harbour, depending on where the driver picks up a container; the security is different if he can access direct delivery of fuel to the ship. This involves much higher security. If a trucker has security clearance for the port of Montreal, after having gone through the background checks, there is no reason why he should not have the same clearance in Halifax harbour, in Baie Comeau or in Vancouver. Why are there so many procedures to go through? This is what I meant to say. The legislation is federal, security measures are standardized, the security criteria are clear, therefore, why should we repeat the same procedure, increase the costs and the time that it takes? That was my point.

[English]

Senator Mercer: In Vancouver, they told us — I looked for the actual words, but I cannot find them — a huge number of passes were issued to truck drivers for the Port of Vancouver. However, when they measured usage — recognizing that some long-haul truck drivers are not at the port everyday, as a short-haul driver delivering in the greater Montreal area would be — they indicated that a large number of passes were issued, but they were not being used. There was some concern by the port that this situation would allow for some security issues. Do you see that as an issue?

Mr. Robert: Once you understand the way trucking works, it is as if you serve a meal, and everybody is at home tonight and will eat from the same plate. They have 300 drivers, they register the 300 drivers, because they do not know which ones will go to the port today, and where are they will go.

They need to develop a standard around their company so that everybody must qualify. As you know, in Canada, with the rights of persons and so on, it is a real issue. Not every driver can qualify, so sometimes they will qualify more drivers than they should, simply because some drivers cannot go — they will be somewhere else. Once the driver is somewhere else, they need to qualify more drivers. In Vancouver, it is an issue.

La situation a changé depuis le 11 septembre; nous devons mieux surveiller les quais de chargement et de déchargement des conteneurs et les véhicules qui pourraient contenir des matières dangereuses. Croyez-vous qu'un tel programme d'identification serait bien accepté?

[Français]

Mme Tremblay : C'est certain que mon intervention avait pour seul et unique but de vous sensibiliser à la situation. Pour une zone donnée dans un port, dépendamment où le chauffeur va chercher un conteneur, ce n'est pas la même zone de sécurité que s'il a accès à une livraison, par exemple, de carburant directement au navire. À ce moment-là, la zone de sécurité est beaucoup plus importante. Par contre, un camionneur qui va chercher un conteneur situé après les « background checks », après toutes les mesures de sécurité, s'il est reconnu comme étant sécuritaire au Port de Montréal, il n'y a aucune raison afin qu'il ne soit pas reconnu au Port de Halifax, au Port de Baie-Comeau ou à celui de Vancouver. Alors, pourquoi multiplier les processus? En fait, mon intervention allait dans ce sens. Étant donné que la loi est fédérale, les mesures de sécurité sont normalisées, les critères de sécurité sont connus, alors pourquoi répéter le processus et, par le fait même, dédoubler les frais et les procédures ainsi que le temps de traitement et la procédure administrative? C'était le but de mon intervention.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : À Vancouver, des témoins nous ont dit — j'ai oublié en quels termes précis — qu'un nombre considérable de laissez-passer avaient été accordés à des camionneurs pour le Port de Vancouver. Mais après avoir évalué l'usage de ces laissez-passer — en tenant compte du fait que les conducteurs de camion sur de longs parcours ne vont pas au port tous les jours, comme ce serait le cas du camionneur en zone courte qui fait des livraisons dans la région de Montréal — on a constaté qu'un grand nombre de ces laissez-passer n'étaient pas utilisés. Les autorités de ce port s'inquiètent donc des conséquences que cela pourrait avoir pour la sécurité. Croyez-vous qu'elles ont raison de s'inquiéter?

M. Robert : Pour vous faire comprendre le fonctionnement du transport routier, je vous dirai que c'est comme si vous serviez un repas et que tout le monde venait manger à la maison, dans la même assiette. S'il y a 300 conducteurs, on inscrit 300 conducteurs, car on ne sait jamais lesquels iront au port quel jour et où ils iront.

Il faut donc que chaque entreprise se dote de normes pour l'attribution de ces laissez-passer. Au Canada, comme vous le savez, avec la Charte des droits, ce n'est pas facile. Tous les camionneurs ne seraient pas nécessairement admissibles. Étant donné que certains camionneurs ne peuvent aller à certains endroits, on accorde toujours plus de laissez-passer qu'il n'en faut tout simplement parce que certains camionneurs n'iront pas à certains endroits. Une fois que le camionneur travaille dans une autre région, il faut le remplacer. À Vancouver, cela a causé des problèmes.

The situation is the same with the Free and Secure Trade, FAST, Card to go to the States. They cannot qualify every driver. Some drivers have some little spot on their file, and they cannot qualify for the FAST Card. We could expand the use of the FAST Card to come into the port. However, if we were to do that, we will probably eliminate 50 per cent of the drivers that can go to the port. We need to be careful. It is a big, big problem.

Senator Mercer: However, you say that developing a standard access card with a security check behind it is desirable?

Mr. Robert: It is desirable, and I would put three question marks right behind it. It is desirable in the same way it is desirable for regulation in the trucking industry, and we said a few minutes ago there is too much regulation.

Senator Mercer: Yes.

Mr. Robert: There are all kinds of regulation, but no regulation at the entry. It is as if I was to tell you, you can walk into the university with three guns, but once you are in the university, we will put controls at each classroom.

Senator Mercer: I appreciate that.

Mr. Robert: That is why the entry is the problem. The entry into the industry today is wide open. However, once they are in, they have regulations to keep up with. In our case, we are a CT pad carrier with FAST Card. The large majority of our drivers have their FAST Card and everything. I am the president. I cannot get my Fast Card. Why? Because in 1992, I contested a situation, which is defined as totally legal. It was movement of cabotage within United States. Because I did not want my driver to be caught, and have this on his file, I volunteered to drive the truck across the border to run the test, and they put it in my file. I received a decision from the U.S. District Court of Washington that I received my pardon, but I cannot obtain my FAST Card. I am the president of the company, and we have about 1,100 drivers with their FAST Card, and I cannot obtain mine. I have stolen nothing, I have never used drugs and I have done nothing. You understand? It is stupid.

Things in the bureaucracy today will eliminate so many drivers from qualifying to drive and pick up containers, if we do not pay attention to this. You say there is a shortage of drivers, yes, there is. To put in some kind of strict qualifications, the bureaucracy we already have in Canada and in United States but particularly in Canada with the rights of the person, is absolutely crazy.

Senator Mercer: Mr. Robert, it is not only the bureaucracy of today: It is the bureaucracy that has been around for a long time.

Thank you very much, I appreciate your frankness.

Il en va de même pour le programme EXPRES, pour aller aux États-Unis. On ne peut y inscrire tous les camionneurs. Certains camionneurs, en raison d'une faute commise dans le passé, ne sont pas admissibles à ce programme. On pourrait élargir le programme EXPRES pour qu'il s'applique aux ports. Toutefois, on empêcherait probablement 50 p. 100 des camionneurs d'entrer dans les ports. Il faut donc être prudent. Ce serait donc tout un problème.

Le sénateur Mercer : Vous croyez néanmoins qu'il serait souhaitable de créer une carte d'accès normalisée qui serait accordée après une vérification de sécurité?

M. Robert : Oui, c'est souhaitable, mais autant que l'est la réglementation du secteur du transport routier. Or, nous venons de dire qu'il y a déjà trop de règlements.

Le sénateur Mercer : C'est vrai.

M. Robert : Il y a toutes sortes de règlements, mais l'entrée dans les ports n'est pas réglementée. C'est comme si je vous permettais d'entrer dans les immeubles d'une université avec trois fusils mais que je contrôlais l'accès à chaque salle de classe.

Le sénateur Mercer : Je comprends.

M. Robert : C'est l'entrée dans l'industrie qui est problématique. De nos jours, la porte est grande ouverte. Toutefois, une fois qu'on est entré, on doit respecter les règlements. Notre entreprise fait partie du programme EXPRES et C-TPAT. La grande majorité de nos conducteurs ont leur carte EXPRES et tout le reste. Moi, le président de l'entreprise, je n'ai pu obtenir ma carte EXPRES. Pourquoi? Parce qu'en 1992, j'ai contesté une situation qui était tout à fait légale en théorie. Il s'agissait de cabotage aux États-Unis. Parce que je ne voulais pas que mon conducteur soit tenu responsable, et que son dossier l'indique, je me suis porté volontaire pour faire franchir la frontière à mon camion. Cela figure à mon dossier. J'ai reçu la décision de la Cour du district de Washington, j'ai ensuite été réhabilité, mais je ne peux obtenir ma carte EXPRES. Je suis le président de la société, nous comptons environ 1 100 conducteurs qui ont leur carte EXPRES, mais moi, je ne peux l'avoir. Pourtant, je n'ai rien volé, je n'ai jamais consommé de drogue et je n'ai rien fait de mal. Vous comprenez? C'est stupide.

Les tracasseries administratives imposées par la bureaucratie finiront par empêcher de nombreux camionneurs de transporter des conteneurs, si nous ne faisons pas attention. Vous dites qu'on manque de camionneurs, et, en effet, c'est vrai. Mais il est insensé d'imposer des exigences strictes comme tente de le faire la bureaucratie du Canada et des États-Unis, mais surtout celle du Canada, qui doit composer avec la Charte des droits.

Le sénateur Mercer : Monsieur Robert, les tracasseries bureaucratiques ne datent pas d'hier; elles existent depuis très longtemps.

Merci beaucoup de votre franchise.

Senator Merchant: I would be remiss if I did not say thank you for coming and speaking so frankly with us. I think we have heard you here. I do not want you to think we do not appreciate your concerns. You are dealing with the absolute monopoly when you deal with ports. You do not have many choices.

You have raised many problems with us. Our best trading partner is nervous, understandably, with the security and delays. I think you have gone through many questions and answered many concerns.

Mr. Robert: It was a pleasure.

[Translation]

The Chairman: Thank you ever so much. I hope that you feel that we heard you and that we understood you.

Mr. Robert: In any case, you certainly did listen to us.

The Chairman: We wish you the best of luck in your future work and we hope that will find ways to make your work easier by making recommendations to the government.

Mr. Robert: Thank you very much. I thank you all.

Ms. Tremblay: I will enjoy reading that report.

The committee adjourned.

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007

The Standing Committee on Transport and Communications met today, at 9:01 a.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[Translation]

The Chairman: Our committee is to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Our witnesses this morning are: Mr. Michael H. Broad, President of the Shipping Federation of Canada, and Ms. Anne Legars, Political Director, Government Affairs. From the Centre for Research on Transportation, we have with us Mr. Teodor Gabriel Crainic, Director of Intelligent Transportation Systems Laboratory.

Le sénateur Merchant : Je m'en voudrais de ne pas vous remercier d'être venu et de nous avoir parlé avec tant de franchise. Je crois que nous avons pris bonne note de vos observations. Nous comprenons vos préoccupations. Quand vous faites affaire avec les ports, vous faites affaire avec un monopole absolu. Vous avez peu de choix.

Vous avez soulevé de nombreuses questions. Notre principal partenaire commercial s'inquiète, à juste titre, de la sécurité et des retards. Vous avez répondu à nos nombreuses questions et nous avez donné des informations très utiles.

M. Robert : Je vous en prie.

[Français]

La présidente : Merci infiniment. J'espère que vous avez le sentiment d'avoir été entendus et compris.

M. Robert : En tout cas, on a été écouté, c'est sûr.

La présidente : Nous vous souhaitons la meilleure des chances dans tout ce que vous entreprenez et nous espérons que nous trouverons des façons de faire des propositions au gouvernement qui faciliteront votre travail.

M. Robert : Merci beaucoup. Merci à vous tous.

Mme Tremblay : Ce sera un plaisir de lire le rapport.

La séance est levée.

MONTRÉAL, le mardi 15 mai 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 1, pour examiner, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Français]

La présidente : Notre comité étudie, afin d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nos témoins ce matin sont : M. Michael H. Broad, président de la Fédération maritime du Canada, et Mme Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales. Du Centre de recherche sur les transports, M. Teodor Gabriel Crainic, directeur du Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport.

[English]

Welcome to our committee. We are pleased to have you with us. We have an hour and a half together, so we will give the floor to you first and then we will ask questions.

Michael H. Broad, President, Shipping Federation of Canada: Thank you, Madam Chairman. The Shipping Federation of Canada was incorporated by an act of Parliament in 1903 and represents about 95 per cent of ocean vessels trading to and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence River and the Great Lakes.

Our members own, operate or act as agents for these vessels that transport virtually all of the trade between overseas ports and Eastern Canada. In addition, many of our companies operate on both the East and West Coast of Canada and include container carriers calling at the Port of Vancouver where 70 per cent of the cargo discharged ends up in the Quebec and Ontario markets.

The federation welcomes the consultations your committee is holding in connection with containerized freight traffic. It is interesting to note that in November 2000 the federation made a submission to the Canada Transportation Act Review Panel that concluded that transportation services should be regulated globally and that transportation should be viewed as a flexible, multimodal network that is environmentally efficient. The only update to this statement might be to add the word "secure."

That being said, we will provide a short presentation based on the five issues raised in your study's overview and we will be happy to answer questions. As I am more familiar with intermodal operations than policy, I have asked my colleague, Anne Legars, to help me answer some of the tougher questions.

One issue that we will not comment on is the important role short sea shipping can play in any intermodal system. We will leave that subject to the expert, Nicole Trépanier, who will speak to you later, I understand.

With respect to security issues, first, Canadian ports, terminals and vessels calling at these ports comply with the International Ship and Port Facility Security, ISPS, Code, a comprehensive set of measures to enhance security developed by the International Maritime Organization. In December of this year, the Marine Transportation Security Clearance Program will be introduced, and these processes will reduce risk. There always will be some element of security risk in the transportation network, but Canadian ports are considered secure by our international principles.

I am sure you have heard from the Port of Montreal about their excellent security initiatives, which are not only charged back to our ships but, rather, considered part of the cost of doing

[Traduction]

Soyez les bienvenus à cette séance de notre comité. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous. Nous avons une heure et demie à vous consacrer. Par conséquent, nous allons d'abord vous donner la parole puis vous poser des questions.

Michael H. Broad, président, Fédération maritime du Canada : Je vous remercie, madame la présidente. La Fédération maritime du Canada a été constituée en personne morale en vertu d'une loi adoptée par le Parlement en 1903; elle représente près de 95 p. 100 des navires transocéaniques transitant par les ports de la région de l'Atlantique, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Nos membres sont propriétaires, exploitants, ou agents de ces navires qui assurent à peu près tout le commerce océanique effectué entre des ports à l'étranger et ceux de l'Est canadien. De plus, bon nombre de nos compagnies sont actives tant sur la côte Ouest que la côte Est du Canada et comptent des porte-conteneurs mouillant dans le Port de Vancouver, où 70 p. 100 des marchandises transbordées sont ensuite acheminées vers les marchés du Québec et de l'Ontario.

La Fédération s'est réjouie d'apprendre que votre comité tient des consultations au sujet de la conteneurisation du transport du fret. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'en novembre 2000, notre organisme a présenté un mémoire au comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, dans lequel il recommandait une réglementation globale des transports et l'adhésion à un réseau souple multimodal et efficace sur le plan environnemental. La seule chose que j'ajouterais à cela est le terme « sûr ».

Cela étant dit, notre bref exposé portera sur les cinq questions faisant l'objet de votre étude, après quoi nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions. Étant donné que je connais mieux les questions liées au fonctionnement intermodal que les politiques, j'ai demandé à ma collègue, Anne Legars, de m'aider à répondre à certaines des questions les plus difficiles.

Il y a toutefois un sujet sur lequel nous n'allons pas nous exprimer, le rôle important que peut jouer le transport maritime courte distance dans tout système intermodal. Nous nous en remettons à cet égard à l'experte en la matière, Mme Nicole Trépanier, qui, selon ce que j'ai appris, doit vous en parler plus tard.

D'abord, par rapport à la sûreté, les ports et les gares intermodales canadiens ainsi que les navires qui les utilisent se conforment au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le Code ISPS, ensemble de mesures conçues par l'Organisation maritime internationale afin de renforcer la sûreté. En décembre prochain, le Programme d'autorisation de sûreté du transport maritime sera mis en œuvre, et ces nouveaux processus réduiront les risques. Certes, il restera toujours des éléments de risque pour la sûreté dans les réseaux de transport, mais on estime que les ports canadiens sont sûrs au regard des normes internationales auxquelles nous adhérons.

Je suis convaincu que vous avez entendu parler des excellentes initiatives prises par le Port de Montréal en matière de sûreté, dont les frais sont non seulement assumés par nos navires mais

business. The Port of Halifax is ready for the new security clearance program and has invited our members, their customers, to start applying for their port passes.

With respect to the balance between efficiency and security, processes could be streamlined without affecting security. However, for the most part, we do not consider reaching this balance a major issue in the container business. Some efficiencies have come about because of an increase in security regulations. For instance, the 24-hour rule where cargo must be reported to Canada Border Services Agency, CBSA, 24 hours prior to loading in a foreign port, has forced foreign shippers to provide important bill of lading data earlier, thereby improving the documentation process throughout the supply chain.

We note that vessel and port security in Canada are overseen by Transport Canada, whereas cargo security — the import and export cargo — is in the hands of CBSA. Unfortunately, more often than not, the two agencies do not work together. At times, CBSA seems to work in a vacuum, all by itself. A little more cooperation would go a long way to improving efficiency.

With respect to supply chain transparency, information technology in Canada's intermodal system is used by all modes. However, there is little to link them and information is transferred through Electronic Data Interchange, EDI. Although the rail and most marine carriers have excellent technologies, detailed cargo information is not transferred between them electronically.

The same is true to an even greater extent between the trucking industry and the shipping lines. There is no common platform for transfer of all the data. However, we must take into consideration competitive factors between the modes. For instance, shipping lines may not want to give detailed information to the railways for fear the railways will solicit business directly. Some shipping lines may use both railways and several trucking firms.

Some efficiency may be gained in the single-window concept endorsed by the CBSA and the World Customs Organization. In this scenario, manifest information would be transferred electronically to CBSA from the originating ocean carrier and would allow the other modes to handle the cargo after discharge in Canada without additional data entry. Transport Canada and the Canadian Coast Guard also require vessel information for security, traffic and inspection purposes. Marine carriers could enter all the information into the single window, with the cargo information for CBSA.

aussi considérées comme partie intégrante de nos activités. Le Port d'Halifax est prêt à se conformer au nouveau Programme d'autorisation de sûreté et a invité nos membres, soit ses clients, à demander leur carte d'autorisation.

Pour ce qui est de l'équilibre entre l'efficacité et la sûreté, il y aurait moyen de simplifier les processus sans que cela n'ait d'incidence négative sur la sûreté. Toutefois, par rapport au transport par conteneur, ce genre d'équilibre ne nous paraît pas un objectif difficile à atteindre. Nous avons déjà réussi à améliorer l'efficacité en raison de règlements plus stricts. Ainsi, par exemple, on doit déclarer les marchandises à l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, 24 heures avant un transbordement dans un port étranger, forcer les expéditeurs étrangers à fournir les importantes données du connaissance plus tôt, ce qui a donc amélioré le processus de documentation dans l'ensemble de la chaîne commerciale.

Il est à noter que la sûreté des ports et des navires est assurée par Transports Canada dans notre pays, tandis que celle des marchandises — les marchandises tant importées qu'exportées — relève de l'ASFC. Malheureusement, les deux organismes ne collaborent pas souvent. Parfois, l'ASFC semble même travailler en vase clos, sans consulter les autres. Or, un peu plus de collaboration améliorerait sensiblement l'efficacité.

En ce qui concerne la transparence de la chaîne d'approvisionnement, la technologie de l'information dans le réseau intermodal du Canada est utilisée par l'ensemble des modes. Cependant, il existe très peu de liens entre eux et l'information est transférée par le biais de l'Échange de données informatisé, l'EDI. Bien que les transporteurs ferroviaires et la plupart des transporteurs maritimes disposent d'excellentes technologies, l'information détaillée sur le fret n'est pas transférée entre eux.

C'est une lacune qui est encore plus évidente entre l'industrie du camionnage et les lignes de navigation. Elles n'ont aucune plate-forme commune pour le transfert de l'ensemble des données. Cependant, nous devons tenir compte de la concurrence entre les modes. Par exemple, il est possible que les lignes de navigation préfèrent ne pas donner de renseignements détaillés aux compagnies ferroviaires de crainte que ces dernières sollicitent des opérations de transfert directement. Certaines lignes de navigation peuvent faire appel aux chemins de fer et à plusieurs entreprises de camionnage.

La notion de guichet unique appuyée par l'ASFC et l'Organisation mondiale des douanes permettraient peut-être d'améliorer l'optimisation des ressources jusqu'à un certain point. Selon ce scénario, l'information du manifeste serait transférée électroniquement à l'ASFC en provenance du transporteur maritime et permettrait aux autres modes de s'occuper de la manutention de la cargaison une fois qu'elle est déchargée au Canada sans saisie de données supplémentaires. Transports Canada et la Garde côtière du Canada exigent également des renseignements concernant le navire à des fins de sécurité, de trafic et d'inspection. Les transporteurs maritimes pourraient introduire toutes les données à ce guichet unique, y compris l'information sur la cargaison destinée à l'ASFC.

Unfortunately, these government agencies tell us that this concept is not possible as they cannot share information due to privacy regulations, something that should be definitely reassessed.

With respect to environmental considerations, we can speak only on behalf of the marine mode. Environmental standards are included in the Canada Shipping Act, Part XV, "Pollution, Prevention and Response." This part comprises the Canadian regulations and provisions of international conventions. It covers pollution from ships, including oily water discharge, sewage, garbage and air emissions. What is not covered are greenhouse gases. There are no provisions for marine, as the International Maritime Organization, IMO, has not yet developed international standards. However, these standards reduce the environmental footprint of ocean-going vessels.

There is no doubt that congestion and delays in the intermodal system contribute to increasing environmental impact of container movements. Port terminals that are congested require double handling of containers, increasing the use of lifters and trucks within the terminal itself. This increased handling, in turn, leads to delays in delivering the containers to idling trucks waiting to pick up the cargo from the pier. However, there are no tools that allow for the assessment of the environmental footprint of the chain, therefore rendering improvements beyond compliance with regulations limited to the implementation of best practices.

On the subject of federal policies and programs promoting intermodal transport, the federal government provides little expertise in intermodal matters. Transport Canada is still structured along modal expertise silos rather than along logistics intermodal issues. Transport Canada's own annual report speaks to each mode but not to the multimodal dimensions of transportation. However, the inclusion of Infrastructure Canada in the minister's portfolio may help to gain a more horizontal approach to transportation. We have also recently been made aware that Transport Canada shares a monthly round table on corridors and gateways, where eight departments discuss integration and horizontal issues.

The federal government currently offers the following contribution grants programs: The Pacific Gateway Initiative, announced in 2006, with an initial investment of \$591 million; the measures announced in the 2007 budget, which include the national gateways and trade corridors initiative, \$2.1 billion; the enriched Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, an additional \$410 million; and the per year budget for each province and territory for transportation facilities, \$25 million. These

Malheureusement, ces organismes gouvernementaux nous indiquent que cela est impossible étant donné qu'ils ne peuvent pas partager l'information en raison de règlements sur la protection des renseignements personnels, et il faudrait absolument que l'on réévalue cette façon de faire.

En ce qui concerne les aspects environnementaux, nous ne pouvons parler qu'au nom du mode maritime. Des normes environnementales sont prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada, à la partie XV, « Pollution, prévention et intervention ». Cette partie porte sur les règlements en vigueur au Canada et les dispositions des conventions internationales. Elle porte entre autres sur le rejet de polluants par les navires, y compris les rejets d'eau huileuse, d'eaux usées, de déchets et les polluants atmosphériques. Elle ne renferme toutefois pas de dispositions concernant les gaz à effet de serre. Il n'existe aucune disposition pour le transport maritime étant donné que l'Organisation maritime internationale, l'OMI, n'a pas encore élaboré de normes internationales. Cependant, ces normes réduisent l'empreinte écologique des navires océaniques.

Il ne fait aucun doute que la congestion et les retards dans le réseau intermodal contribuent à accroître les répercussions environnementales du transport de fret conteneurisé. Les terminaux portuaires congestionnés nécessitent une double manutention de conteneurs, ce qui accroît l'utilisation de véhicules à plate-forme élévatrice et de camions dans le terminal même. Cette manutention accrue entraîne à son tour des retards dans la livraison des conteneurs aux camions qui laissent leur moteur tourner au ralenti en attendant de charger la cargaison qui se trouve sur le quai. Cependant, il n'existe aucun outil qui permet d'évaluer l'empreinte écologique de la chaîne, ce qui, par conséquent, limite les améliorations au-delà de la conformité aux règlements à la mise en œuvre de pratiques exemplaires.

En ce qui concerne les politiques et programmes fédéraux qui favorisent le transport intermodal, le gouvernement fédéral ne possède que les connaissances limitées des questions intermodales. La structure en vigueur à Transports Canada continue d'être axée sur le cloisonnement des modes plutôt que sur une approche intermodale. Le propre rapport annuel de Transports Canada traite de chaque mode sans aborder les dimensions multimodales du transport. Cependant, l'inclusion d'Infrastructure Canada dans le portefeuille du ministre permettra peut-être d'adopter une approche plus horizontale en matière de transport. Par ailleurs, nous avons également appris que Transports Canada tient une table ronde mensuelle sur les corridors et les points d'accès, dans le cadre de laquelle huit ministères discutent d'intégration et de questions horizontales.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral offre les programmes de subventions et de contributions suivants : l'Initiative de la porte d'entrée du Pacifique, annoncée en 2006, prévoyant un investissement initial de 591 millions de dollars; les mesures annoncées dans le budget de 2007, entre autres, un fonds national pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, qui représentent 2,1 milliards de dollars; une bonification de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, qui

projects are not specifically earmarked for multimodal projects but it is understood that projects that have a positive impact on the multimodal network are the ones which will receive funding.

In addition, two programs were aimed at intermodal projects: the Intelligent Transportation Systems program, with some \$13 million awarded; and the Transportation Planning and Modal Integration Initiatives Program, which awarded about \$5 million to 45 projects, the last round being in 2006. Is the federal government on track to create and enable market environment for intermodal growth? The short answer to that is that it is on track to deliver. The 2005 annex to the Security and Prosperity Partnership of North America includes a section on the enhancement of the North American intermodal transportation network. The key milestones are the development of an intermodal concept by the end of 2006 and the work toward establishing an intermodal corridor work plan, a memorandum of cooperation and a pilot project.

The last budget can be interpreted as an acknowledgment of the need for accelerating public spending in intermodal infrastructure. The long-awaited upgrade of two major acts, the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act, would enable the environment for intermodal growth. The statutory review of the Canada Transportation Act took place in 2000 and led to a panel report in 2001, followed by the straight-ahead policy blueprint from the Minister of Transport in 2003. However, this blueprint has yet to lead to the statutory amendments that would encourage and enable intermodal growth.

The Canada Marine Act was reviewed in 2002 and led to a panel report in 2003, but the statutory amendments that would have allowed the Canadian port authorities to be more active in infrastructure developments are not in place.

Finally, the last budget referred to a new national gateway and corridor policy framework, and we are eager to discover what will be covered in this policy.

With respect to coordination among government and industry stakeholders, communication between government and industry is usually fragmented, to say the least. There have been few forums for all modes to discuss intermodal issues together with the several government agencies with whom they deal. Each mode has discussions on their own with government, and the government agencies tend to act in silos. Friction in the intermodal system can be easily identified but difficult to overcome. The Greater Vancouver Gateway Council is one forum that gathers together industry and government to set policy with respect to intermodal issues. The recently established St. Lawrence and Great Lakes Gateway Council is an excellent

représente 410 millions de dollars supplémentaires et la somme additionnelle de 25 millions de dollars par année pour les installations de transport de chaque province et territoire. Ces initiatives ne visent pas précisément les projets multimodaux mais il est entendu que les projets qui ont des répercussions positives sur le réseau multimodal sont ceux qui recevront un financement.

De plus, deux programmes visaient des projets intermodaux : le Programme des systèmes de transport intelligents, pour lesquels un montant de 13 millions de dollars a été accordé; et le Programme des initiatives de planification des transports et d'intégration modale, qui a octroyé environ 5 millions de dollars à 45 projets, la dernière série ayant eu lieu en 2006. Le gouvernement fédéral est-il sur la voie de créer et de favoriser une situation de marché pour la croissance intermodale? La réponse courte à cette question, c'est qu'il est en voie de le faire. L'annexe de 2005 du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité renferme une partie qui traite de l'amélioration du réseau de transport intermodal de l'Amérique du Nord. Les principaux éléments sont l'élaboration d'un concept intermodal d'ici la fin de 2006 et des travaux visant à établir un plan de travail en vue de la création d'un corridor intermodal, un mémoire de coopération et un projet-pilote.

On peut dire du dernier budget qu'il reconnaît la nécessité d'accélérer les dépenses publiques consacrées à l'infrastructure intermodale. La refonte tant attendue de deux importantes lois, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada, permettra de créer un environnement propice à la croissance du réseau intermodal. L'examen, prévu par la loi, de la Loi sur les transports au Canada a eu lieu en 2000 et a donné lieu au rapport d'une commission en 2001, qui a été suivi par un avant-projet de politique de la part du ministre des Transports en 2003. Cependant, cet avant-projet n'a toujours pas donné lieu aux modifications législatives qui encourageraient et favoriseraient la croissance du réseau intermodal.

La Loi maritime du Canada a été examinée en 2002 et a donné lieu au rapport d'une commission en 2003, mais les modifications législatives qui auraient permis aux administrations portuaires canadiennes de participer plus activement au développement de l'infrastructure n'ont pas été adoptées.

Enfin, le dernier budget a parlé d'un nouveau cadre national pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et nous avons hâte d'apprendre en quoi consistera cette politique.

En ce qui concerne la coordination entre le gouvernement et les membres intéressés de l'industrie, la communication entre le gouvernement et l'industrie est habituellement fragmentée, c'est le moins qu'on puisse dire. Quelques tribunes ont été organisées pour permettre à l'ensemble des modes de discuter de questions intermodales avec plusieurs organismes gouvernementaux avec lesquels ils traitent. Chaque mode a discuté individuellement avec les représentants du gouvernement, et les organismes gouvernementaux ont tendance à agir de façon cloisonnée. Il est facile de cerner les frictions qui existent dans le réseau intermodal, mais elles sont difficiles à surmonter. Le Greater Vancouver Gateway Council est une tribune qui réunit les représentants de

vehicle to identify the needs of intermodal traffic in this region and we understand the Atlantic gateway council is also taking shape.

A large number of parties are involved in intermodal traffic: the seller, the buyer, the freight-forwarder, customs broker, shipping line, ship agent, terminal operator, rail company, the trucker — all sorts of people. They must deal with CBSA agriculture revenue, security and contraband, Transport Canada safety and security inspections, the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard, to name only three. However, in the end, will all these issues that you are looking at increase capacity and improve competitiveness? Security and environmental concerns are issues that must be considered up front and dealt with. They cannot be sacrificed for efficiency and they can and are being dealt with. Transparency is difficult to achieve for competitive reasons. However, some national policy and forums, perhaps through a national gateway policy where all players can discuss issues related to efficiency and capacity of the supply chain and trade corridors are necessary.

When we speak of a need to increase capacity and improve competitiveness, one needs to look no further than the West Coast and we need to look at two main issues: port and rail infrastructure. There is a need to increase the ability of the West Coast ports and increase the ability of the Canadian railways to handle traffic. The opening of Prince Rupert, the merger of Vancouver and Fraser River and North Fraser ports and the expansion of Deltaport will improve port capacity. However, our members continue to have questions. Will the Canadian railways be able to handle increased business? Will intermodal transport need to fight for space on trains with bulk products?

With respect to the East Coast, both Halifax and Montreal are handling the present levels of business. However, important lessons can be learned from the West Coast experience. Continuing to make improvements to the intermodal system will make Canadian exports more competitive.

[Translation]

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation Systems Laboratory: Madam Chairman, I would like to thank you for giving us this opportunity to meet with you.

l'industrie et du gouvernement pour qu'ils établissent des politiques concernant les questions intermodales. Le conseil du corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, récemment mis sur pied, est un excellent moyen de déterminer les besoins du trafic intermodal dans la région et d'après ce que nous croyons savoir, on est également en train de mettre sur pied un conseil de ce genre pour la région de l'Atlantique.

Un grand nombre de parties participent au trafic intermodal : le vendeur, l'acheteur, l'expéditeur, le courtier en douane, la ligne de navigation, le représentant de la compagnie maritime, l'exploitant de terminal, la compagnie ferroviaire, le camionneur — toutes sortes de personnes. Elles doivent composer avec l'ASFC, les aspects qui se rattachent à l'agriculture, au revenu, à la sécurité et la contrebande, les inspections de sécurité de la part de Transports Canada, la Garde côtière canadienne, qui relève du ministère des Pêches et des Océans, pour n'en nommer que trois. Cependant, au bout du compte, toutes les questions que vous examinez vont-elles accroître la capacité et améliorer la concurrence? Il faut tenir compte dès le départ des préoccupations en matière de sûreté et d'environnement et y donner suite. On ne peut pas les sacrifier au nom de l'efficacité et on peut y donner suite, ce que l'on est d'ailleurs en train de faire. Il est difficile d'assurer la transparence pour des raisons de compétitivité. Cependant, certaines politiques et tribunes nationales, peut-être dans le cadre d'une politique nationale sur les portes d'entrée, qui permettraient à l'ensemble des intervenants de discuter des questions concernant l'efficacité et la capacité de la chaîne d'approvisionnement et des corridors commerciaux sont nécessaires.

Lorsque nous parlons de la nécessité d'accroître la capacité et d'améliorer la concurrence, il suffit de se tourner vers la côte Ouest et d'examiner deux grandes questions : l'infrastructure portuaire et l'infrastructure ferroviaire. Il faut accroître la capacité des ports de la côte Ouest et accroître la capacité des chemins de fer canadiens pour ce qui est de répondre aux besoins en matière de transport. L'ouverture de Prince Rupert, la fusion des ports de Vancouver, de Fraser River et de North Fraser de même que l'expansion du Deltaport amélioreront la capacité portuaire. Cependant, nos membres continuent de se poser des questions. Les chemins de fer canadiens seront-ils en mesure de répondre à l'accroissement de la demande de transport de marchandises? Les transporteurs intermodaux devront-ils se battre pour obtenir une place à bord des trains qui transportent des produits en vrac?

En ce qui concerne la côte Est, Halifax et Montréal absorbent les niveaux actuels d'activités. Cependant, on peut tirer des leçons importantes de l'expérience de la côte Ouest. En continuant d'améliorer le système intermodal, on rendra les exportations canadiennes plus concurrentielles.

[Français]

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport : Madame la présidente, j'aimerais vous remercier de nous avoir donné l'occasion de venir vous rencontrer.

I will be presenting my point of view as a university professor, and with an observer's hindsight. The Centre for Research on Transportation was established in 1971. Since then, we have been observing and working on the various transportation systems. Lately, we have begun addressing intermodal transportation systems in Canada.

I will briefly share with you some thoughts and ideas on studies that we conducted, and I will emphasize such issues as cooperation, dialogue and innovation.

Like my colleague said earlier, I think that Transport Canada is to a large extent still organized in terms of silos. These days, transportation is a fluid and extremely integrated system. Intermodality is an integrated concept. You cannot talk about intermodality and focus on a single stakeholder, a single mode of transportation.

For nearly 20 years now, there has been a dominant paradigm in the transportation world. I am talking about intelligent transportation systems, which are based on information sharing; speedy data collection, quick, intelligent processing, as well as significant and timely feedback given to the right people to foster improved management, whether it be for individuals who go to work in the morning by car or bicycle, or for a major company that has to ship its goods. In fact, we think that significant gains can be made by promoting the integration and intelligent sharing of information.

Of course, there are confidentiality issues. Likewise, nobody wants to give information to a competitor or an organization that could take advantage of it, whereby the need to have an impartial organization to manage the information. A very simple parallel can be drawn with what occurs in a city. Information that is gathered is not given to a private organization or a transportation company, it is sent to an independent traffic centre, to interested parties moving about the city. The same thing should occur within a country and a transportation system. Would this be Transport Canada? Or another organization? Could we consider organizations such as those related to the Pacific Gateway, and we hope, Atlantic Gateway? I would like to see a single organization, up and running fairly soon, rather than having one in the Atlantic region and one for the St. Lawrence River. It seems to me that we are all in the same region and should be able to work together.

Information is regularly shared via EDI, on a daily basis. Similarly, people in railway companies will meet with their counterparts in ports every day. However, only part of the information is given and I would say that it is not released outside of companies. The information is not taken into account in most business planning processes. There is no long-term or short-term impact on the management of those companies. Where need be, capacity could be increased through the use of technology or by changing physical layouts. The terminals on the West coast are an example where capacity was increased solely by improving the working environment and investing substantially in handling equipment, such as gantry cranes to manage containers. When

Je vous exposerai mon point de vue en tant que professeur d'université, et avec le recul d'un observateur. Le Centre de recherche sur les transports a été mis sur pied en 1971. Nous avons eu au cours de ces années, l'occasion d'observer et de travailler sur les systèmes de transport. Et, récemment, un peu sur les systèmes de transport intermodal au Canada.

Je vous ferai part, brièvement, des réflexions qui ont suivi les études que nous avons effectuées, et ce, en insistant sur les questions de coopération, de concertation et d'innovation.

Je pense, tout comme mon collègue l'a déjà dit, que Transports Canada est encore passablement organisé en termes de silos. De nos jours, le transport est un organisme vivant et extrêmement intégré. L'intermodalité est un concept intégré. On ne peut pas parler d'intermodalité et s'adresser à un seul joueur, à un seul mode de transport.

Depuis maintenant presque 20 ans, un paradigme est dominant dans le monde du transport. Il s'agit des systèmes intelligents de transport, qui sont fondamentalement basés sur un échange d'informations; une cueillette rapide, un traitement intelligent et rapide, et aussi un retour d'information qui est significatif et qui arrive à temps aux bonnes personnes afin de favoriser une meilleure gestion, que ce soit pour une personne qui parte le matin en voiture, à bicyclette, ou une grande compagnie qui doit acheminer des marchandises. Nous pensons, en fait, qu'il y a beaucoup de gains potentiels à favoriser cette intégration et cet échange intelligent de l'information.

Il est clair qu'il y a des problèmes de confidentialité. Il est clair aussi, que personne ne donnera son information à un concurrent ou à un organisme qui pourrait en tirer un avantage, d'où le besoin d'avoir un organisme neutre pour gérer cette information. On peut faire un parallèle très facile avec une ville. Il y a de l'information qui est recueillie, et on ne la donne pas à un organisme privé, ni à une compagnie de transport, on la donne à un centre de trafic qui est indépendant, je dirais, à des joueurs qui circulent dans la ville. Cela devrait être la même chose au niveau d'un pays et d'un système de transport. Est-ce de Transports Canada? Est-ce un organisme autre? Est-ce des organismes comme ceux qui sont associés à la porte d'entrée du Pacifique, et nous l'espérons, à la porte d'entrée de l'Atlantique? J'aimerais bien en avoir un seul, assez rapidement, plutôt que d'en avoir un dans l'Atlantique et un sur le Saint-Laurent. Il me semble qu'on est tous dans un seul coin de pays et on devrait pouvoir travailler ensemble.

Il y a des échanges d'information par EDI régulièrement, jour après jour. De la même façon, les gens des compagnies de chemins de fer vont rencontrer les gens des ports chaque jour. Cette information, par contre, reste partielle et je dirais qu'elle s'arrête à la porte des compagnies. Cette information n'est pas assumée dans la plupart des processus de planification des compagnies. Il n'y a pas d'impact sur la gestion de ces compagnies, ni à long terme ni à court terme. On pourrait, là où le besoin se fait sentir, augmenter la capacité par l'utilisation de technologies ou d'aménagements physiques différents. Les terminaux de la côte Ouest sont un exemple où l'on a augmenté la capacité uniquement en ayant une meilleure organisation physique du travail et

need be, the same type of changes, whether to the working environment or information system, could help increase capacity at East Coast ports.

There is also room for added capacity on the railways. The passage through the Western mountains is, I admit, a problem especially in winter time. From the point of view of railways companies, there is the issue of profitability. At one point, the case will have to be made that there will be sufficient volume to ensure the profitability of that mode of transportation. Clearly, there is room for new services. For example, there could be regular and more frequent shuttle services, which could ship the trucks over a distance of 300 to 400 kilometres, and thus have a significant impact on the environment. In fact, all of these ideas point to the need to study the medium- and long-term costs and benefits.

One of the lessons learned from operating intelligent transportation systems is that once information is gathered, it has to be processed before it can be redistributed, if not it only becomes grabbed bits that are moved from one point to another and serve no useful purpose. There is no use in shuffling information for left to right. It has to be handled intelligently.

In Canada, there is a long-standing problem with regard to transportation research. In the 1980s, Transport Canada abandoned its program, which focused on university research. One day, a senior official was sick, and the program was abandoned. It cost between \$1.5 million and \$2.5 million a year. The decision to drop the program forced almost all transportation research centres into bankruptcy, except the one in Montreal, because we were also receiving funding from Quebec. I believe that Canada is the only major country that does not have a national transportation research program. For a country the size of ours, and which was built to a large extent on transportation, that is quite surprising.

We need a research program. It should of course focus on national policies and issues. The program should have clearly stated themes, be well structured and have appropriate levels of funding. I apologize to the Public Service, but the program also needs a non-bureaucratic allocation process.

NSERC could be responsible for the management of such a program. We have also quarrelled with various existing programs, which are designed in terms of industry work. I believe industry is better suited than myself to say whether it appropriately meets their needs or not. But obviously with regard to a university setting, the same paradigm is not quite appropriate in terms of financial linkages and the like.

effectué des investissements significatifs dans le matériel de manipulation, par exemple, de grandes grues pour gérer les conteneurs. Lorsque le besoin se fera sentir, le même type de traitement, que ce soit physique ou informationnel, pourrait aider à augmenter la capacité des ports de la côte Est.

Il y a également de la capacité de transport supplémentaire sur les voies de chemin de fer. Il y a le passage des montagnes dans l'Ouest, qui, je l'avoue est un problème connu surtout en hiver. Du point de vue des compagnies de chemin de fer, il y a une question de rentabilité. Il faudra, à un moment donné, démontrer qu'il y aura suffisamment de volume pour assurer la rentabilité de ce mode de transport. Il est clair qu'il y a de la place pour de nouveaux services. Par exemple, des services de navettes qui seraient réguliers et plus fréquents, et qui pourraient par ailleurs, transporter les camions sur une distance de plus de 300 ou 400 kilomètres, et avoir un effet sur l'environnement significatif. En fait, l'ensemble de ces réflexions nous amène à la nécessité d'étudier les coûts et les bénéfices à long terme et à moyen terme.

Une des leçons des systèmes intelligents de transport, c'est qu'une fois l'information recueillie, il faut la traiter avant de la redistribuer, sinon c'est juste des miettes qu'on a bougées d'un endroit à un autre et, ce qui en fait, ne sert à rien. Il ne suffit pas de brasser de l'information à droite et à gauche. Il faut faire quelque chose d'intelligent avec.

Au Canada, il y a depuis longtemps un problème au niveau de la recherche dans le domaine du transport. Transports Canada a abandonné, dans les années 1980, son programme qui était plutôt dirigé vers la recherche universitaire. Il y avait un des hauts fonctionnaires qui était malade cette journée-là, donc le programme est parti. Cela coûtait 2,5 millions de dollars ou 1,5 million de dollars par année. Cela a mis en faillite à peu près tous les centres de recherche sur les transports du pays, sauf celui de Montréal, parce qu'on avait du financement de Québec aussi. Nous sommes, je crois, le seul grand pays au monde qui n'a pas un programme de recherche national axé sur le transport. Pour un pays de l'envergure du Canada et qui a été bâti en grande partie sur le transport, c'est quand même assez étonnant.

Un programme de recherche est nécessaire. Il devrait être bien sûr axé, sur des politiques et des questions nationales. Cela devrait être visible dans les thématiques, être bien structuré et avec des fonds pour l'appuyer. Il faudrait un processus d'allocation qui soit, et je m'excuse envers la fonction publique, d'une certaine façon non bureaucratique.

Peut-être que le CRSNG pourrait assumer la gestion d'un tel programme. Nous avons eu nous aussi des démêlés avec les différents programmes existants là-bas, et ils sont conçus en termes de travail avec l'industrie. Et je pense que, le milieu de l'industrie est mieux placé que moi pour dire si c'est approprié à leurs besoins ou non. Mais c'est sûr qu'en ce qui concerne un milieu universitaire, le même paradigme s'applique mal en termes d'arrimage financier et autres.

Therefore, the time is right to do something about intermodal transportation. We have to realize that intermodal transportation policies are increasingly being developed throughout the world. Intermodal transportation will continue to grow significantly year after year.

The number of inbound routes to the continent is on the rise. The Suez Canal is opening new sea lanes. We are starting to see boats arriving in Halifax from that region.

Panama will double the capacity of its canal, and we will once again be seeing post-Panamax ships arriving directly on the East coast. We all know that ports out West are congested, and that no new ones can be built. The Northwest Passage might also open in the near future. We have to prepare ourselves; there is still time to begin construction. The European Community now has a policy with respect to intermodal transportation, and the development and integration of all its new Eastern member States.

There is now a tremendous number of ideas and opportunities. We are well positioned. We are much closer to the markets than are New York and Syracuse. I think that we can succeed in building a more effective system.

The Chairman: One of the advantages of an eventual liberalization of Canada cabotage rules would be a more effective use of foreign containers on our territory. A number of sectors could gain from such a liberalization, including the agricultural community, railway companies, port authorities and consumers, who could benefit from lower distribution costs.

Do you think that Canadian cabotage rules should be amended? If so, what could be the disadvantages of relaxing our rules? Also, would more flexible cabotage rules pose a risk to Canadian container suppliers?

[English]

Whoever wants to answer the question, please proceed.

Mr. Broad: That is a good question. Are you asking about loosening up the regulations to allow cabotage with intermodal containers?

The Chairman: Yes.

Mr. Broad: That is difficult right now because the containers that come into Canada are owned by the shipping lines. Right now they are used for domestic traffic when necessary. In the past, they were used a lot. Traffic, particularly from the West Coast, Vancouver, came in via containers and then the containers were emptied here.

A lot of the retail companies brought all their cargo into Toronto and Montreal, and distributed it across Canada from there. Full containers came in from Asia, were de-stuffed and then repacked for the different places across Canada. Over the past few years, all the retail stores have opened up distribution centres out West — Canadian Tire in Calgary and Hudson's Bay and Sears in Vancouver — so not as much domestic traffic moves back west

Donc, il y a une opportunité maintenant pour le transport intermodal. Je pense qu'il faut être conscient que la politique du transport intermodal est en croissance à travers le monde. Il continuera d'augmenter significativement année après année.

Il y a une multiplication des voies d'arrivée au continent. Il y a le canal de Suez qui ouvre de nouvelles voies. On commence à voir des bateaux arriver à Halifax en provenance de cette destination.

À Panama, on va doubler le canal, donc on va de nouveau voir des post-Panamax, arriver directement sur la côte Est. Parce que l'Ouest est congestionné, on le sait tous, on ne peut pas bâtir d'autres ports. Peut-être qu'il y aura le passage dans le nord qui ouvrira bientôt. Il faut se préparer, il est encore temps de commencer à construire. La Communauté européenne a maintenant une politique de transport intermodal, de développement et d'intégration de tous les nouveaux pays à l'Est.

Il y a donc actuellement, un foisonnement d'idées et d'opportunités. On a une bonne position. On est beaucoup plus près des marchés que New York ou Syracuse. Je pense qu'on pourrait réussir à construire un bon système, plus efficace qu'il ne l'est actuellement.

La présidente : Un des avantages d'une éventuelle libéralisation des règles de cabotage au Canada serait de permettre une utilisation plus efficace des conteneurs étrangers sur notre territoire. Il pourrait y avoir plusieurs gagnants comme le milieu agricole, les entreprises de chemins de fer, les autorités portuaires et aussi le consommateur qui pourrait bénéficier de coûts de distribution plus faibles.

Pensez-vous que les règles sur le cabotage doivent être modifiées au Canada? Si oui, quels seraient les inconvénients possibles d'un assouplissement de nos règles? Et, y a-t-il un risque de désavantager les fournisseurs de conteneurs canadiens en assouplissant nos règles de cabotage?

[Traduction]

Si vous voulez répondre à la question, allez-y.

M. Broad : C'est une bonne question. Est-ce que vous parlez d'assouplir la réglementation pour permettre le cabotage utilisant les conteneurs intermodaux?

La présidente : Oui.

M. Broad : Ce serait difficile actuellement, car les conteneurs qui arrivent au Canada appartiennent aux compagnies maritimes. Actuellement, ils ne sont utilisés pour le transport intérieur que lorsque c'est nécessaire. Autrefois, on les utilisait beaucoup. Les marchandises provenant particulièrement de la côte Ouest et de Vancouver arrivaient dans des conteneurs qui étaient vidés ici.

Les sociétés de vente au détail faisaient transporter toutes leurs marchandises jusqu'à Toronto et Montréal, et les distribuaient dans tout le Canada à partir de ces deux villes. Les conteneurs pleins arrivaient d'Asie, ils étaient vidés puis remplis de nouveau à destination de différentes villes canadiennes. Ces dernières années, toutes les sociétés de vente au détail ont ouvert des centres de distribution dans l'Ouest — à Calgary pour Canadian Tire et à

anymore. There was a loss of business there. However, with respect to using them for other domestic traffic, yes, I guess it would help a bit, but I am not sure whether the traffic is there to go back to the port of exit.

Imports are so strong that shipping companies want to move their containers back to the Far East quickly. They are sometimes willing to send them back empty on the ship because the freight rates are so high coming in that they do not want to miss a turn.

[Translation]

The Chairman: Have you had discussions with officials from the federal and provincial Departments of Transport to examine issues related to container transportation in Quebec?

Transport Canada has held consultations on containerized intermodal transportation. Did you take part in those discussions and do you feel that governments understand the need to position Canada on the North American container transportation market and on making the efforts needed to do so?

Mr. Crainic: I would answer your question by mentioning another point.

The Chairman: I think that this is like what you said earlier.

Mr. Crainic: Yes. In fact, I did not take part in Transport Canada's meetings. However, we are in contact with officials from the two departments, both in Quebec City and Ottawa. Occasionally, we also collaborate with people in Toronto on some types of projects.

We do indeed feel that there is some concern. We are discussing with officials from the research and development departments at the Quebec Department of Transportation. They are obviously concerned about issues under provincial jurisdiction. There is still a concern about what the federal government will do, and about the lack of communication.

From our perspective, i.e., the university research community, I can safely say on behalf of my colleagues from across Canada that transportation does not appear to be a high national priority. It is clearly not a strategic sector. For example, if you consider federal funding organizations like the Natural Sciences and Engineering Research Council, transportation is not one of its strategic sectors. And that has been the case for at least 15 years.

The departments perform their work in the context of their mandate. No one gave them the mandate to support research and development in this field. If we gave them more responsibilities, perhaps they would do this. At the moment, their mandate restricts them in the short term, I would say. There are some people who have to think about the long term. Of course, they have no choice in the matter. People are what they are, and they

Vancouver pour La Baie et Sears — et il y a donc moins de transport intérieur à destination de l'Ouest. L'activité a beaucoup diminué ici. Cependant, en ce qui concerne l'utilisation des conteneurs pour le transport intérieur, je crois que ce serait effectivement assez utile, mais je ne suis pas certain qu'il y ait suffisamment de volume à destination d'un port de départ.

Les importations sont tellement vigoureuses que les compagnies maritimes tiennent à renvoyer leurs conteneurs rapidement vers l'Extrême-Orient. Parfois, elles préfèrent les renvoyer à vide sur le bateau, car le tarif de fret à l'aller est tellement élevé qu'elles ne veulent pas risquer d'attendre un tour.

[Français]

La présidente : Avez-vous eu des échanges avec les représentants du ministère fédéral des Transports ou avec certaines provinces, pour discuter des enjeux entourant le transport de conteneurs au Québec?

Transports Canada a tenu des consultations sur le transport intermodal par conteneurs. Avez-vous participé à ces échanges et sentez-vous que les pouvoirs publics sont conscients de la nécessité de positionner le Canada sur le marché nord-américain du transport de conteneurs et qu'ils déploient les moyens nécessaires pour y parvenir?

M. Crainic : Je vais peut-être répondre ou apporter un élément à votre réponse.

La présidente : Cela revient à ce que vous disiez tantôt, je pense.

M. Crainic : Oui. En fait, je n'ai pas participé aux rencontres de Transports Canada. Nous avons par contre, des contacts avec du personnel et des gens dans les deux ministères, tant à Québec qu'à Ottawa. Il nous arrive aussi de collaborer dans certains types de projets avec les gens de Toronto.

Nous sentons effectivement qu'il y a une préoccupation. Au MTQ, on est en train de discuter avec des gens des départements de la recherche et de développement. Il y a une préoccupation dans le domaine de compétence provinciale, évidemment. Et il y a toujours la préoccupation sur ce que le fédéral fera, et du fait qu'on ne communique pas assez.

De notre point de vue, soit dans le milieu de la recherche universitaire, je pense que je peux sans crainte parler pour mes collègues sur les trois océans, le transport n'apparaît pas comme un domaine qui est hautement priorisé par le pays. Il n'est certainement pas un domaine stratégique. Si vous regardez par exemple, les organismes subventionnaires fédéraux comme le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, dans le domaine stratégique, le transport n'apparaît pas. Et depuis fort longtemps puisque cela fait au moins 15 ans qu'il n'y est pas.

Les ministères font leur travail dans le cadre de leur mandat. Il n'y a personne qui leur a donné le mandat de soutenir la recherche et le développement dans ce domaine. Si on leur donnait plus de mandats, peut-être qu'ils le feraient. En ce moment, leur mandat actuel les confine, je dirais, au court terme. Il y a des gens qui doivent réfléchir à long terme. Ils n'ont pas le choix, évidemment. Ils sont comme ils sont, et dans les faits, ils

have to provide information on policy for cabinet, for the minister, for decision-making and so on. I do not want to get political here, but political decisions are never very long-term, at least not in appearance.

We do not have the impression that they will apply this thinking in the long term. This will be done more or less privately or through exchanges. Sometimes, this involves the inclusion of organizations where people talk to each other, such as the councils on the St. Lawrence. However, I would say that this will does not exist. If Canada wants to play a major role economically, it must export and import goods. We are not seeing that.

The fact is that there are an incredible number of empty containers in the country, and the reason they are leaving empty is that we do not export enough. We have a problem in this country, and we are not the only ones, the Americans have an even greater problem. However, the fact remains that we do not export enough. We send too many empty containers because we do not manage to sell enough to Asia or elsewhere.

The Chairman: Would you like to add something, Ms. Legars?

Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs, Shipping Federation of Canada: We were not involved in Transport Canada's consultations on containers and cabotage. In fact, we were not contacted. This is the first time I have heard about these consultations.

The Chairman: If in our report to the government in the fall we recommend that the Centre for Research on Transportation be restored, would your group find this acceptable?

Mr. Crainic: The Centre for Research on Transportation still exists. In fact, the department still has its centre. I think that if Transport Canada had a new research program geared to the universities, everyone would be in favour. There is no doubt about that.

If we were to ask for one other thing, it would be to find a way of pooling in the information among the various stakeholders. Clearly, this is a sensitive job, given that they are all private companies or sometimes high-security government bodies such as Canada Customs. We do understand that some information cannot be shared. However, if we want greater integration, there has to be a way of sharing information that has been cleaned up, validated, and so on. We think work could be done along these lines.

[English]

Senator Tkachuk: Mr. Broad, you raise the issue of CBSA and Transport Canada operating in a vacuum at times, one not knowing what the other one is doing. Can you expand on that point and give us a couple of examples that we can refer to?

doivent nourrir le politique, le Cabinet, le ministre, les décisions et ainsi de suite. Je ne veux pas faire de politique, mais les décisions politiques ne sont jamais vraiment à très long terme, du moins en apparence.

Nous ne sentons pas qu'ils font valoir cette réflexion à long terme. Cela se fera de façon un peu privée ou par des échanges. Parfois, cela débouche vers des organismes où les gens se parlent entre eux, comme les conseils du Saint-Laurent. Mais il n'y a pas cette volonté, je dirais. Si le Canada veut jouer un grand rôle sur le plan économique, il faut qu'il exporte et qu'il importe. On ne voit pas cela.

Il y a, effectivement, une quantité invraisemblable de conteneurs vides au pays, et qui partent aussi vides parce que, dans les faits, on n'exporte pas assez. Il y a un problème au pays, et pas juste chez nous, on regarde les Américains et l'on se console, mais le problème reste que l'on n'exporte pas assez. On envoie trop de conteneurs vides parce qu'on n'arrive pas à vendre assez, que ce soit en Asie ou ailleurs.

La présidente : Madame Legars, voulez-vous ajouter quelque chose?

Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada : Nous n'avons pas participé aux consultations de Transports Canada sur les conteneurs et le cabotage. En fait, on n'a pas été contactés. C'est la première fois que j'en entends parler.

La présidente : Dois-je comprendre que dans les recommandations que nous aurons à faire au gouvernement, lors de la soumission à notre rapport à l'automne, la proposition de reprendre le Centre de recherche en transport serait une des recommandations qui serait acceptable pour votre groupe?

M. Crainic : Le CRDT existe toujours. En fait, le ministère a toujours son Centre. Je pense que si Transports Canada avait un nouveau programme de recherche axé vers les universités, tout le monde applaudirait, c'est certain.

Si on avait quelque chose de plus à demander, ce serait de trouver une façon de favoriser la mise en commun d'information entre les différents joueurs. C'est sûr que c'est très délicat, étant donné que ce sont toutes des compagnies privées ou des organismes gouvernementaux parfois à haute sécurité, comme Douanes Canada. On comprend qu'il y a des choses qui ne peuvent pas s'échanger. Mais, si on veut avoir une plus grande intégration, il faut qu'il y ait une place d'échanges, un dépôt d'information nettoyée, validée, et ainsi de suite. Selon nous, il y a sur ce plan des pistes à creuser.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Broad, vous avez soulevé la question de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Transports Canada qui fonctionnent en vase clos, chacun ignorant ce que fait l'autre. Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet et nous fournir quelques exemples qui puissent servir de référence?

Mr. Broad: I do not know if Mr. Taddeo brought this one up, but the port wanted some of the equipment that CBSA uses to inspect containers at the port positioned in a certain place. CBSA said, "No, we want to position here," and they did not want to listen to the port. Transport Canada, of course, supported the port to make the dock, the terminal, more fluid but CBSA put their foot down and said, "No, we want it at a certain place."

As I said before, Transport Canada is responsible for the port security and the ship security in Canadian ports, but CBSA has a lot to do with inspection of ships — going on board and inspecting the cargo, perhaps, and looking at the crew — because they cover cargo and immigration too. There does not seem to be any coordination with respect to the regulations, and CBSA is coming up with reporting procedures, in addition to what we already give Transport Canada. Those procedures could be combined.

Another example is ships in the Great Lakes — and this example relates not to container shipping, but to bulk shipping. CBSA wants us to report at every port on the lake, and put in a report if the ship calls at Toronto, then Hamilton, then Sarnia and whatever. That does not make any sense. Transport Canada says, "No, you do not have to do that," but CBSA wants that done. CBSA operates on its own. It is like an outlaw type of organization and it is incredible. One of our members was fined \$1,000 for something that has not been put into regulation yet, and they refused to refund the money.

Those are only a few examples. We have asked Transport Canada and the co-chairs of the National Marine and Industrial Council, Louis Ranger and Guy Véronneau, to propose that the CBSA president be made part of that council along with Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada and Foreign Affairs and International Trade Canada, so they have a better idea of what effect their policies have on our exports and imports, and they can try to work more closely with those other government departments. Maybe that information will flow down to the people on the job.

Senator Tkachuk: We had testimony from the Port of Montreal about the railroads, and they are satisfied with the service they receive from the railroads, which is not something we heard when we were out West. It was a constant — all of us were shocked at how a business could operate with none of the customers being happy. We looked for a happy customer but we could not find one.

How can we, as a nation, promote competition? I do not think we can beat them into providing good service, but what we might want to do is provide competition. How do we promote more competition on the West Coast, for example, which I believe would improve the behaviour of CN?

M. Broad : Je ne sais pas si M. Taddeo vous a parlé de ce cas, mais le port souhaitait que certains appareils utilisés par l'Agence pour inspecter les conteneurs dans le port soient placés à un endroit particulier. L'Agence a dit : « Non, nous les mettrons ici », et elle n'a pas voulu écouter les représentants du port. Évidemment, Transports Canada a approuvé les autorités portuaires dont l'objectif était d'assurer une plus grande fluidité au terminal, mais l'Agence est restée inflexible quant à l'emplacement des appareils.

Comme je l'ai dit précédemment, Transports Canada assure la sécurité des installations et des navires dans les ports canadiens, mais l'Agence s'occupe en grande partie de l'inspection des navires — ses agents montent à bord, inspectent la cargaison et, le cas échéant, examinent l'équipage — parce qu'elle s'occupe du fret, mais également d'immigration. Il semble n'y avoir aucune coordination au niveau de la réglementation et l'Agence exige certaines déclarations en plus de celles que nous fournissons déjà à Transports Canada. Il faudrait combiner ces procédures.

On peut également citer l'exemple des navires des Grands Lacs, qui concerne le transport en vrac, et non le transport conteneurisé. L'ASFC nous demande de nous signaler dans chaque port des Lacs, et d'indiquer si le port d'attache est Toronto, Hamilton, Sarnia ou une autre ville. Cela n'a aucun sens. Transports Canada nous dit que nous n'avons pas à fournir cette indication, mais l'Agence l'exige. Elle fonctionne en autonomie. On dirait un organisme hors-la-loi; c'est tout à fait incroyable. L'un de nos membres s'est vu infliger une amende de 1 000 \$ pour une mesure qui ne figure pas encore dans les règlements, et l'Agence a refusé de le rembourser.

Et ce ne sont là que quelques exemples. Nous avons demandé à Transports Canada et aux coprésidents du Conseil maritime et industriel national, Louis Ranger et Guy Véronneau, de proposer que le président de l'Agence siège à ce conseil au côté de Transports Canada, de Pêches et Océans et des Affaires étrangères, afin qu'il ait une meilleure idée des conséquences de son action sur nos exportations et nos importations, et qu'il s'efforce de collaborer plus étroitement avec ces autres ministères. L'information va peut-être finir par se rendre jusqu'aux personnes concernées.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons recueilli le témoignage des représentants du Port de Montréal sur les chemins de fer, et ils se disent satisfaits du service que leur proposent les compagnies de chemin de fer. On ne nous a pas dit la même chose dans l'Ouest. Tout le monde disait la même chose — nous nous sommes tous demandé comment une entreprise pouvait fonctionner alors que ses clients étaient tous mécontents. Nous avons cherché un client satisfait, nous n'en avons trouvé aucun.

Que pouvons-nous faire pour promouvoir la concurrence au Canada? Je ne pense pas qu'on puisse les contraindre à fournir un bon service mais nous pourrions essayer de favoriser la concurrence. Comment peut-on promouvoir une plus grande concurrence sur la côte Ouest, par exemple, ce qui à mon sens devrait permettre au CN d'améliorer son comportement?

Mr. Broad: I think Burlington Northern Santa Fe, BNSF, has a rail line into Vancouver, and I think that both CP and CN are averse to Burlington Northern coming in there. Burlington Northern is a big American firm and so —

Senator Tkachuk: I am sorry; I am not acquainted with that railway. Burlington Northern Santa Fe is already there, or wants to be there?

Mr. Broad: Burlington Northern has access to the Port of Vancouver, the Delta port, but two or three years ago, when there was a big backup, one of the shipping lines, an Asian company, wanted to use Burlington Northern, to try it out, and for some reason they backed off at the last minute. There was a lot of pressure from both railways on that company and I think from other people too, to back off. It is difficult to —

Senator Tkachuk: It seems strange.

Mr. Broad: Yes, it does, but it is difficult to come up with ways to make the railroads more competitive when they are more competitive when there is less traffic. When traffic is full, CP will limit their business and CN will take it on but the customer will have to wait. Of course, CN wants everything balanced. Even though the trade is not balanced, they want their business balanced.

Also, as my colleague mentioned, there are the problems out West. In B.C. this year, high winds at the port blew over the gantries. We had the snow slides in the west and freezing weather where they cannot run full trains through the Prairies because of the freezing weather. That I can see that happening, but when the cargo is backed up everybody points fingers at each other.

Before I took this job, I had a small ship agency and one of my customers used both CN and CP. I asked him, "What is the service like? How do you compare the two companies?" He said, "I had the CN guy in the other day and I told him, 'you do not have customers, you have people that pay you money.' The CP rep came in and said he was the greatest guy in the world, he makes all the phone calls and tries to help us out, and everything. However, at the end of the day he does not do anything more than the CN guy, but he does it nicer."

Senator Tkachuk: Mr. Crainic, you wanted to add something?

Mr. Crainic: I want to add a couple of things. One, we need to realize the port in the West has the mountains, and the general problems go well beyond intermodality. I remember a couple of years back I was in CP in Calgary and they were all still shook up because the winter before, the minister called the president of CP directly, saying, "You have to buy more locomotives because the trains cannot pass."

There is a problem with passing through the mountains and going to the ports. The ports are also congested and there are other problems. Now, in a sense, we have to realize, with respect to railroads, that they have changed dramatically the way they

M. Broad : Je crois que Burlington Northern Santa Fe, BNSF, a une voie de chemin de fer qui se rend jusqu'à Vancouver, et que le CP et le CN sont tous les deux hostiles à ce que BNSF desserve cette ville. C'est une grosse compagnie américaine et donc...

Le sénateur Tkachuk : Excusez-moi, je ne connais pas cette compagnie de chemin de fer. Est-ce qu'elle est déjà présente à Vancouver, ou est-ce qu'elle veut y aller?

M. Broad : Burlington Northern a accès au Port de Vancouver, au Delta port, mais il y a deux ou trois ans, lors du gros engorgement, une compagnie maritime asiatique a voulu faire appel à Burlington Northern, mais pour une raison quelconque, celle-ci s'est désistée à la dernière minute. De fortes pressions ont été exercées par les deux compagnies de chemin de fer canadiennes et par d'autres, je crois, pour l'amener à se désister. Il est difficile de...

Le sénateur Tkachuk : Cela semble étrange.

M. Broad : En effet, mais il est difficile de rendre les compagnies de chemin de fer plus concurrentielles étant donné qu'elles le sont davantage lorsque le trafic diminue. Lorsqu'il est à pleine capacité, le CP limite ses activités et le CN s'en charge, mais le client doit attendre. Évidemment, le CN vise une situation d'équilibre. Même si le commerce n'est pas équilibré, la compagnie souhaite que ses affaires le soient.

Par ailleurs, comme l'ont indiqué mes collègues, il y a des problèmes dans l'Ouest. En Colombie-Britannique cette année, les bourrasques ont renversé des portiques. Il y a eu des avalanches dans l'Ouest, et le temps glacial a empêché les compagnies de traverser les Prairies avec des trains entiers. Je peux concevoir ces intempéries, mais lorsque le fret est immobilisé, c'est toujours la faute de quelqu'un d'autre.

Avant d'accepter mon poste actuel, j'avais une petite agence maritime et l'un de mes clients faisait appel au CN aussi bien qu'au CP. Je l'ai interrogé un jour sur la qualité du service, lui demandant de comparer les deux compagnies. Il m'a dit : « J'ai rencontré le représentant du CN l'autre jour et je lui ai dit : « Vous n'avez pas de clients, vous avez des gens qui vous donnent de l'argent ». Il m'a dit aussi que le représentant du CP était le meilleur homme au monde, qu'il se démenait au téléphone pour lui venir en aide mais qu'en définitive, il ne fait rien de plus que l'employé du CN. En revanche, il le fait mieux.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Crainic, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Crainic : Oui, j'aimerais ajouter quelques éléments. Tout d'abord, il faut savoir que le port de l'Ouest est isolé par les montagnes et que les problèmes généraux qui s'y posent vont bien au-delà de l'intermodalité. Il y a quelques années, je travaillais pour le CP à Calgary et les employés étaient encore sous le coup d'un appel du ministre au président du CP qui lui avait dit, l'hiver précédent : « Il faut acheter d'autres locomotives, parce que les trains ne passent pas. »

Le franchissement des montagnes pour atteindre les ports de la côte pose un problème. Ces ports sont congestionnés, mais il existe encore d'autres problèmes. Il faut bien admettre qu'au cours des dernières années, les compagnies de chemin de fer ont

operate in the last few years. In Canada, there used to be an excess of assets. There were locomotive engines and cars everywhere. When I did my Ph.D. thesis 25 years ago CN had, I do not know, a quarter of a million cars. They did not even know, and they did not bother to know, where half of them were in the country. It did not matter because they had enough. That is no longer true. The whole industry, especially here, in the States and in Europe, has gone through a lean period. They now operate with a volume of assets they believe is required to operate efficiently. Operating efficiently means, indeed, operating round circuit type of routes so that equipment moves and does not stay idle in customers premises or in yards because when it stays idle they lose money.

The whole operation now even has a name. If we name things, they start to exist. Full asset utilization policy means that the assets must move so for CN, that translates most of the time into one service every day out of Halifax and two out of Montreal. I do not know how many out of Vancouver.

The return train, more or less, comes back with the cars. That is because they must have a return on investment. Stakeholders have shares and they want dividends on shares. That is purely stock exchange. What is needed, in a sense, through maybe cooperation between the shippers, the ports and the railroads, is to show that there is sufficient movement to have an extra train. Otherwise, that train will simply not exist, unless somebody legislates and forces a number of trains out of Deltaport terminal, and I do not think that we are anywhere near that state of mind in Canada.

The other opportunity is to demonstrate to the railroads that there is enough traffic to justify an extra train per day, or every three days. I think it can be demonstrated. It is not directly available like that but that is the only way. It is not a question of competition, because CP operates pretty much as CN does. The reps might be nicer sometimes.

For example, truckers do not like railroads and railroads do not like shipping. The small does not like the big so the food chain goes all the way, in the intermodal world. However, it is not a question of competition. If they open the BNSF line, the rep will tell customers, "Yes, but when you have less volume and you'd like to come back to here we might not have space on the train." That is normal business practice and that is exactly why the other guys back off.

The answer is to increase the capacity of the Canadian network. The trucks can take it if we do not pull trains that are too long and send them into the Fraser River, but the question is,

radicalement modifié leur façon de procéder. Autrefois, au Canada, il y avait un excédent d'actifs. Il y avait des locomotives et des wagons partout. Lorsque j'ai fait mon doctorat il y a 25 ans, le CN avait — peut-être un quart de millions de wagons. On n'en connaissait même pas le nombre, et personne ne se souciait de savoir où se trouvait la moitié d'entre eux. Cela n'avait pas d'importance, car les wagons étaient en nombre suffisant. Ce n'est plus vrai aujourd'hui. Tout le secteur ferroviaire, en particulier ici, aux États-Unis et en Europe, a connu une période de vaches maigres. Les compagnies fonctionnent désormais avec le volume d'actifs qu'elles jugent nécessaires pour travailler efficacement, c'est-à-dire en effectuant des circuits, de façon que le matériel se déplace constamment et ne reste pas à encombrer des installations de clients ou les gares de triage, car dans ce cas, les compagnies perdent de l'argent.

Ce mode de fonctionnement a même désormais son nom. Lorsqu'on nomme les choses, elles commencent à exister. La politique de pleine utilisation de l'actif signifie que cet actif doit bouger et pour le CN, cela signifie le plus souvent un service par jour à partir d'Halifax et deux à partir de Montréal. Je ne sais pas combien il y en a à partir de Vancouver.

Le train qui revient n'apporte à peu près que les wagons. En effet, la compagnie cherche un rendement sur l'investissement. Les actionnaires veulent des dividendes. Ce sont des considérations strictement boursières. Grâce à la coopération entre les expéditeurs, les autorités portuaires et les compagnies de chemin de fer, il faudrait montrer que le volume est suffisant pour justifier un train supplémentaire. Autrement, ce train n'existera pas, à moins qu'une loi impose un certain nombre de trains au départ du terminal de Deltaport, et je ne pense pas que cela corresponde à la mentalité canadienne actuelle.

On pouvait aussi démontrer aux compagnies de chemin de fer qu'il y a suffisamment de trafic pour justifier un train supplémentaire par jour ou tous les trois jours. Je pense qu'on peut le démontrer. Ces trains ne sont pas disponibles dans l'immédiat, mais c'est la seule façon de procéder. Ce n'est pas une question de concurrence, car le CP fonctionne à peu près comme le CN, à la différence que ses représentants sont parfois plus agréables.

On peut dire, par exemple, que le camionnage n'aime pas les chemins de fer et que les chemins de fer n'aiment pas la marine marchande. Les petits n'aiment pas les gros et les approvisionnements alimentaires voyagent par tous les moyens, dans le monde intermodal. Néanmoins, ce n'est pas une question de concurrence. Si BNSF exploite sa ligne de chemin de fer, le représentant canadien dira aux clients : « Oui, mais si votre volume diminue et que vous voulez revenir chez nous, il se pourrait qu'il n'y ait plus d'espace à bord du train ». Ce sont là des pratiques normales en affaires, et c'est précisément pour cela que les Américains se sont désistés.

La solution consiste à augmenter la capacité du réseau canadien. Les camions peuvent prendre la relève si les trains sont trop longs pour qu'on les fasse passer dans la vallée du

can we demonstrate that we have enough volume? I think we can but it should be done.

Mr. Broad: If I could add just one point, in speaking to CN they say, "Well, if we go to the board for \$1.6 billion for intermodal transport, we need proper forecasts." Oftentimes, when they ask their customers, they say, "What's your volume of business going to be next year?" Customers will say, "It's only going to increase 3 per cent." Customers say that because they fear that if they say it will increase 10 per cent, they will receive a whack in rates: the rates will go up. I think, in the railway's defence, there is also that issue. They must invest a lot of money in the system and maybe the forecasting could be a little bit better. Maybe smart systems need to start overseas, when the cargo is originally booked, maybe a month beforehand, so that people know it is coming.

Senator Tkachuk: I want to explore Burlington Northern a little further. It does not seem that far from Vancouver to the United States border or to Seattle to provide competition by connecting to major U.S. railroads to move product out of the port and to Eastern Canada. Are we reaching there or is that a possibility? Our railroads are involved in the United States. Why would we care whether the United States railroads are involved in Canada? Mr. Crainic?

Mr. Crainic: If I remember correctly, a couple of years back CN and BNSF tried to merge. They had been hauling all over the place both in Canada and the States. I see in my mind the headlines on the major journals all over the place about giving the traffic to the Americans. I think if somebody wants to go that way, we should have something like a free sky. We should have maybe a free rail act in North America, in the sense that they can pick up traffic and move it in the other country, and it is done everywhere, even if they do not own the other railway.

A number of concerns should be eased for the mind of the Canadian public. I am not as nationalist as I should be, but I imagine how journals and television crews will handle the topic. Besides, we have that line, so it is not as if we could really open up a lot because in the states they are not as linked together. BNSF is a huge, very nice company, but it would be difficult for them to bring freight, for example, directly to Montreal. They would pass it to someone else, so the chain through the States needs to be looked at also and it is not clear that we have a clear chain to the East. They might bring it to Chicago, though, and that could be already a good incentive, but it is not as simple as it sounds.

Mr. Broad: The container volume in Canada is about 8 per cent of the volume in North America.

Fraser, mais le problème est de prouver que nous avons suffisamment de volume. Je pense que c'est possible, mais il va falloir le prouver.

M. Broad : Je voudrais ajouter une chose. Les gens du CN disent : « Si nous allons demander 1,6 milliard de dollars au conseil d'administration pour le transport intermodal, il nous faut de bonnes prévisions ». Parfois, ils demandent à leurs clients quel sera leur volume d'activité dans un an, et les clients répondent qu'ils ne prévoient qu'une augmentation de 3 p. 100. En effet, ils craignent qu'en annonçant une augmentation de 10 p. 100, ils vont faire augmenter les tarifs. Je pense, à la décharge des chemins de fer, que la question se pose effectivement. Les compagnies doivent investir énormément et les prévisions pourraient sans doute être un peu plus exactes. Peut-être faudrait-il que les systèmes intelligents commencent à l'étranger, lorsque le fret quitte son lieu d'origine ou peut-être un mois plus tôt, de façon que l'on sache ce qui s'en vient.

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais approfondir la question de Burlington Northern. Vancouver n'est pas bien loin de la frontière américaine ni de Seattle; on pourrait stimuler la concurrence en reliant la ville aux principaux réseaux américains de chemin de fer pour transporter les marchandises du Port de Vancouver vers l'Est. Est-ce qu'on le fait déjà, est-ce une possibilité? Nos compagnies de chemin de fer sont présentes aux États-Unis. Pourquoi faudrait-il craindre la présence des chemins de fer américains au Canada? Monsieur Crainic.

M. Crainic : Si je me souviens bien, BNSF a essayé de fusionner avec le CN il y a quelques années. Les deux compagnies circulaient partout, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis. J'ai encore en mémoire les manchettes des grands journaux qui dénonçaient l'abandon du trafic canadien aux Américains. Je pense que si c'est la voie qu'on veut emprunter, il faudrait quelque chose de comparable à l'accord Ciel ouvert. Il faudrait une loi sur la liberté ferroviaire en Amérique du Nord, de façon que le fret puisse passer d'un pays à l'autre et que cette liberté s'applique partout, même lorsque les marchandises sont transportées par une compagnie différente de celle à qui elles ont été confiées.

Les Canadiens éprouvent certaines inquiétudes qu'il faudrait apaiser. Je ne suis peut-être pas assez nationaliste, mais j'imagine comment les journaux et les stations de télévision vont traiter le sujet. Par ailleurs, cette ligne de chemin de fer existe; ce n'est pas comme si on allait ouvrir tout grand le marché ferroviaire, car les compagnies américaines ont moins de liens entre elles. BNSF est une énorme compagnie très bien gérée, mais il lui serait difficile de transporter directement du fret jusqu'à Montréal. Elle devrait le confier à quelqu'un d'autre, et il faudrait donc examiner de près le réseau américain, car il n'est pas certain qu'il permette un bon acheminement vers l'Est. Les trains pourraient certainement arriver à Chicago, ce qui devrait déjà constituer un bon incitatif, mais les choses ne sont pas aussi simples qu'il y paraît.

M. Broad : Le volume de conteneurs transportés au Canada représente environ 8 p. 100 du volume de l'Amérique du Nord.

Senator Tkachuk: Yes, I am not advocating it. To me, it does not matter. When the customer goes to the store in Windsor, I do not think the customer wonders what railroad the item came in on. The customer does not care as long as it is there, right?

Anyway, I have only one little item left. Mr. Cranic, you brought up the topic of how little research, if any, is done by the federal government on transportation issues. Considering that transportation involves trade, which is how we live in Canada, and the environment now and all of these other issues, if you were setting it up again, how would you advocate going about it, with the universities, think tanks and people like that becoming more involved, where research could be done and money could be given. How would that system work?

Mr. Crainic: University researchers are working on transportation issues, but the financing of that research is more on the basic level, such as from the Natural Sciences and Research Council of Canada, NSERC, so it helps develop basic research. We never have enough money, of course, but in a sense that exists at a basic level. Now, what we do not have is something that allows a more significant project, something that is on a larger scale that addresses a strategic need or what we need for a broader scope.

In our community, the average grant per year for a professor is between \$20,000 and \$25,000 a year. Let me remind you that a Ph.D. student is paid \$18,000 to \$20,000; so fundamentally, if they do basic research they will never be able to do a large project.

If large projects go through punctual initiatives, then they may have a chance if they manage to build a complex financial arrangement because right now Transport Canada does not pay more than 50 per cent of the cost of the project. That may be fine for the industry but for universities, where do they want to finance the other 50 per cent? I am talking about strategic projects, strategic programs in NSERC and the others; and transportation does not exist.

I think that, on one hand, Transport Canada and the Government of Canada should re-emphasize that transportation is a strategic domain for Canada, or maybe even that intermodal traffic is, right now and for the foreseeable future, a privileged way to develop transportation and to favour industry and commerce in Canada. That statement is not really made and followed by action, from our point of view. Either, it can be managed through Transport Canada, through a program of research funding, funding centres and teams on projects that are clearly identified, or they can give the priorities and the funds to, for example, NSERC and let them manage the program a little bit at arm's length. That is also acceptable, but the first thing is to have that clear vision and statement, and then follow it with funding.

Le sénateur Tkachuk : Oui, je ne défends pas les intérêts des compagnies canadiennes. Pour moi, cela importe peu. Lorsque le client entre dans un magasin à Windsor, peu lui importe la compagnie de chemin de fer qui a apporté les marchandises, du moment qu'elles sont disponibles, n'est-ce pas?

En tout cas, il ne me reste plus qu'une question. Monsieur Cranic, vous avez dénoncé l'insuffisance des recherches consacrées par le gouvernement fédéral aux questions de transport. Étant donné que les transports sont liés au commerce, dont dépend l'existence des Canadiens, ainsi qu'à l'environnement et à d'autres questions, si vous deviez organiser la recherche, comment vous y prendriez-vous pour y faire participer davantage les universités, les intellectuels et les spécialistes? Où faudrait-il faire ces recherches et d'où devrait provenir le financement? Comment le système devrait-il fonctionner?

M. Crainic : Des chercheurs universitaires travaillent sur les questions de transport, mais le financement de cette recherche, comme celui qui provient du CRSNG, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, est davantage destiné à la recherche fondamentale. Évidemment, il n'y a jamais assez d'argent pour la recherche, mais il se fait effectivement de la recherche fondamentale. Ce qui nous manque, c'est la possibilité de réaliser un projet plus important, sur une plus grande échelle et qui réponde à un besoin stratégique ou à un besoin de plus grande portée.

Dans notre milieu, la moyenne des subventions accordées à des professeurs d'université est de 20 000 à 25 000 \$ par an. Je vous rappelle qu'un étudiant en doctorat est rémunéré de 18 000 à 20 000 \$ par an; par conséquent, ceux qui font de la recherche fondamentale ne sont jamais en mesure d'entreprendre de grands projets.

Si les grands projets doivent passer par des initiatives ponctuelles, ils n'ont une chance d'aboutir que si leurs responsables réussissent à échafauder des arrangements financiers complexes, car actuellement Transports Canada n'assume pas plus de la moitié du coût des projets. C'est peut-être suffisant pour l'industrie mais pour les universités, comment peuvent-elles financer l'autre moitié du projet? Je parle ici de projets stratégiques, des programmes stratégiques du CRSNG et des autres organismes. Pour eux, les transports n'existent pas.

J'estime d'une part que Transports Canada et le gouvernement du Canada devraient insister sur le fait que les transports constituent un secteur stratégique pour le Canada et que le trafic intermodal constitue dès maintenant et pour les années à venir une solution privilégiée pour améliorer les transports et favoriser l'industrie et le commerce au Canada. À notre avis, ce message n'est pas véritablement formulé ni suivi de mesures concrètes. On pourrait soit le confier à Transports Canada, par l'intermédiaire d'un programme de financement de la recherche, de centres de financement ou de projets bien définis, ou bien fixer des priorités et accorder des fonds, par exemple, au CRSNG en lui confiant la gestion d'un programme relativement indépendant. C'est également une formule acceptable, mais il faut tout d'abord un énoncé de vision qui devrait être suivi d'un financement.

The advantage of taking the management out of the ministry and giving the mandate, let us say, to NSERC is that maybe the programs will be less volatile and less easy to cut when the ministry needs to cut \$2 million from the budget, as happened last time.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation this morning. It is always nice to be back in Montreal because I am a Montreal Habs fan. They are not in the playoffs but it is still nice to be here.

Senator Tkachuk talked about the Port of Vancouver, and I want to go a little further. At public hearings that we held in Vancouver in March, the committee heard about the problems that lack of rail service has caused at the container terminals there since November of last year. We also talked about the weather and the derailments. To what extent has service been affected here? What is in service here in Montreal for containerized terminals? Has weather and derailments affected the service into Montreal, as it has done in Vancouver?

Mr. Broad: It was a mild winter here, so it was not so bad.

Senator Zimmer: It was a problem out there. They know every year they will have winter and of course across the prairies it is difficult, but is it similar here? Even though you may have a mild winter one year, does it change over the years or is it similar at all?

Mr. Broad: It is difficult to compare because Vancouver is the gateway for Asian cargo, where the big spike has been. Montreal is basically Northern Europe and Mediterranean port transfer, and volumes over the last few years have been fairly steady. They increase 2 per cent to 3 per cent, but not 10 per cent to 25 per cent like in Vancouver. Halifax is static: There was no increase last year. Weather plays a part here but the volumes are not to be compared to Vancouver.

Perhaps there are alternate movements too. If they are going from Montreal to even Chicago — but Detroit or Toronto more likely — if there is a rail derailment or traffic is held up, they can always truck it. Companies such as Ford and the other car manufacturers that have cargo coming in from Europe will truck it rather than ship it by rail.

There are options, in case something happens, but out west there are not many options. They cannot send a crew out. As my friend from CN says, it is tough to send a crew out in the middle of the prairies when it is 40 below to fix things up, and to take containers off and move them by road. They cannot do it. I think both railways do a fine job of getting things right after derailments: getting things back on track, so to speak, as soon as possible.

L'avantage, si la gestion de la recherche passe du ministère au CRSNG, c'est que les programmes devraient être moins volatils et moins faciles à supprimer lorsque le ministre a besoin de récupérer 2 millions de dollars dans son budget, comme cela s'est produit la dernière fois.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de vos interventions de ce matin. J'aime toujours revenir à Montréal, car je suis un partisan des Canadiens de Montréal. Ils ne font pas les éliminatoires cette année, mais je suis quand même content d'être ici.

Le sénateur Tkachuk a parlé du Port de Vancouver, et j'aimerais rester sur le même sujet. Pendant les audiences publiques que nous avons tenues à Vancouver en mars dernier, on a parlé au comité des problèmes d'insuffisance du service ferroviaire dans les terminaux à conteneurs depuis novembre dernier. Ils nous ont aussi parlé des intempéries et des déraillements. Dans quelle mesure le service s'en est-il trouvé affecté? Est-ce que Montréal dispose d'installations de maintenance de conteneurs? Est-ce que le service à Montréal a souffert des intempéries et des déraillements comme à Vancouver?

M. Broad : Ici, l'hiver a été clément et la situation n'était pas aussi grave.

Le sénateur Zimmer : C'était un problème à Vancouver. On sait bien qu'il va y avoir un hiver chaque année et naturellement, la traversée des Prairies est difficile, mais est-ce la même chose ici? Même si l'on bénéficie parfois d'un hiver clément, est-ce que la situation évolue d'une année sur l'autre ou est-ce qu'elle reste stable?

M. Broad : Il est difficile de faire des comparaisons, parce que Vancouver est la porte d'accès du fret provenant de l'Asie, qui a connu une forte activité économique. Montréal dessert essentiellement l'Europe du Nord et la Méditerranée, dont les volumes ont été assez stables ces dernières années. On note une augmentation de 2 à 3 p. 100, et non pas de 10 à 25 p. 100 comme à Vancouver. L'activité est stable à Halifax : il n'y a pas eu d'augmentation l'année dernière. Les intempéries ont une incidence, mais les volumes ne sont pas comparables à ceux de Vancouver.

Il existe également peut-être d'autres solutions. Si on part de Montréal et qu'on se rend même à Chicago — mais plus probablement à Detroit ou Toronto — et qu'il y a un déraillement ou que le trafic est perturbé, on peut toujours transporter la marchandise par camion. Des entreprises telles que Ford et les autres constructeurs automobiles reçoivent de la marchandise d'Europe et la font généralement transporter par camion plutôt que par train.

Si quelque chose arrive, il existe des solutions, mais elles sont peu nombreuses dans l'Ouest. On ne peut pas envoyer d'équipe. Comme mon collègue du CN l'a dit, il est difficile d'envoyer une équipe au milieu des Prairies lorsqu'il fait moins 40 degrés Celsius pour réparer des équipements, descendre des conteneurs et les expédier par la route. C'est impossible. Après un déraillement, je pense que les deux compagnies de chemin de fer réussissent très bien à rétablir la situation et à se remettre dans la bonne voie, pour ainsi dire, aussitôt que possible.

Senator Zimmer: It is not as severe as it is out west?

Mr. Broad: No.

Senator Zimmer: One example they gave us was that a ship would come in, they would order a hundred cars but because of the weather or whatever, the train would not show up. Of course, they would have to hire the longshoremen and pay them, and CN accepts no responsibility there. Obviously, the severity is not the same because of the proximities.

Mr. Broad: Right, and also we must take into consideration that people complain about the railways, but the railways have a few things to say about the terminal operators too. There is a lot of finger pointing.

Senator Zimmer: We heard about that. We witnessed that when we were there. We were not sure who was pointing at whom.

Mr. Broad: As with everything else, the problem is probably a little bit of both.

Senator Zimmer: You talked about infrastructure plans. The Port of Montreal has been assured by consultants that the infrastructure plans for containerized freight will meet the needs in the future. Of course, it is critical with the other two modal systems. Are you confident that the rail and trucking industries are prepared to invest sufficient capacity to meet the demands for commuterized transportation for the future? Are you confident that these industries are prepared to do the same?

Mr. Crainic: Crystal balling: in a sense, trucking always responds. Unless something dramatic changes, right now trucking is cheap and they are running for business, in a sense. The problem in trucking is driver availability. If they have drivers they will go after any cargo, anytime, at almost any price, many of them actually under-cost themselves. They do not charge what they should charge to survive, so trucking will be there.

From a Montrealer's point of view, I am almost afraid that there will be too much there. In a sense, I believe that there is too much trucking in North America for distances that are not meant for trucks. Railways will put service in if they believe they will have steady traffic. Talking with people at CN at one point, it is clear they have made a choice that the services they run are always at full capacity.

For intermodal traffic, they have implemented that system with advance bookings for all traffic except the import one. To be sure that the trains are full, and when you look at the frequency of service, where it is once every day — in Montreal that means two trains because one comes from Halifax and one starts here — they

Le sénateur Zimmer : La situation n'est pas aussi grave que dans l'Ouest?

M. Broad : Non.

Le sénateur Zimmer : On nous a donné un exemple. Lorsqu'un navire arrive au port, on demande une centaine de wagons, mais le train n'arrive pas en raison des conditions météorologiques, par exemple. Bien entendu, il faut alors embaucher des débardeurs et les rémunérer, mais le CN n'accepte aucune responsabilité. Évidemment, la gravité de la situation diffère lorsque les distances à parcourir ne sont pas les mêmes.

M. Broad : Oui, et il faut également tenir compte du fait que la population se plaint des chemins de fer, qui ont à leur tour des choses à redire au sujet des exploitants de terminal. Toutes sortes d'accusations sont lancées.

Le sénateur Zimmer : Nous en avons entendu parler. Nous l'avons vu lorsque nous y étions. Nous ne savions pas très bien qui accusait qui.

M. Broad : Comme d'habitude, le problème provient probablement un peu des deux parties.

Le sénateur Zimmer : Vous avez parlé des plans d'infrastructure. Des experts-conseils ont assuré l'administration du Port de Montréal que les plans d'infrastructure pour le fret conteneurisé répondront à l'avenir aux besoins. Bien entendu, c'est essentiel en raison des deux autres systèmes modaux. Croyez-vous que les industries de transport par camion et par train sont prêtes à investir suffisamment pour répondre aux exigences futures en matière de transport? Pensez-vous que ces industries sont prêtes à faire la même chose?

M. Crainic : Il faut tenter de lire l'avenir : on peut pratiquement dire que l'industrie du camionnage est toujours prête. À moins qu'il n'y ait d'importants changements, le transport par camion est actuellement peu coûteux et assez rentable, si on peut dire. Le problème, avec le transport par camion, c'est la disponibilité des camionneurs. Certains d'entre eux acceptent n'importe quelle marchandise, n'importe quand à presque n'importe quel prix, et il y en a même beaucoup qui acceptent des contrats à perte. Ils ne demandent pas le tarif dont ils auraient besoin pour survivre; donc le camionnage sera là.

Du point de vue d'un Montréalais, je crains presque qu'on ait trop recours à ce mode de transport. Dans une certaine mesure, je crois que l'Amérique du Nord utilise trop le transport par camion pour parcourir des distances trop longues pour les camions. Les compagnies de chemin de fer vont offrir davantage de services si elles croient pouvoir faire circuler leurs trains de façon constante. J'ai parlé à des représentants du CN et ils ont clairement choisi de toujours offrir des services à pleine capacité.

Pour ce qui est du trafic intermodal, le système de réservations préalables existe pour tous les types de trafic, sauf les importations. Lorsqu'on examine la fréquence du service, lorsqu'il n'y a qu'un train par jour — à Montréal ça signifie deux trains parce qu'il y en a un qui vient d'Halifax et un autre

will not go higher until they are certain they can fill it up every day of the year.

They will invest if we can show that this traffic will be there. They will not invest because there might be a spike, in the same sense that they will not send an extra train into the Deltaport terminal because of storms and they have three ships lined up in front of the terminal. They will not do that, because neither the terminal, nor the shipping companies, nor the customers will pay them the extra.

We need to realize that, as we said, it goes both ways. Somebody must cover the costs. The public, us, in one form or another, either as shareholders or as customers in Rona or Loblaw's will pay in the end, but upfront somebody must pay for these things. Also, to send an extra train, they must have the train, they must have the engines, they must have the people and they must have the cars. It is not as easy as sending an extra truck.

It is the same thing with airlines. If you have ever been stranded in an airport, even in Montreal, why does Air Canada not put on another plane when it is over there? It is exactly the same reason: Somebody must pay and somebody must bring it back. As long as those economics are not addressed somehow — and I do not have a magic wand either — there will not be more capacity.

Senator Zimmer: Representatives of the Port of Montreal told this committee that the federal government should concentrate its efforts on providing transportation infrastructure. Do you think that federal funds would be better invested in road or rail-related infrastructure such as grade separations, and specifically what investments would you recommend?

Mr. Crainic: I think investment should go with a national policy. If we have a national policy on transportation first, then a long-term vision, investment should support that vision. Right now, I do not think we have that. From a sustainable development perspective, it is obvious that we would like to support as much as possible a less environmentally harmful means. Therefore, we should examine and eventually try to promote rail, even a cabotage, putting containers on ships from Montreal and sending them to Toronto or even Chicago or Detroit, if it is not a question of time. It depends on what kind of cargo is there. On the other hand, I do not think that we will get rid of cars and trucks — I do not want to get rid of my car — in the foreseeable future so we should not unduly penalize trucking either.

qui part de Montréal — et pour veiller à ce que les trains soient pleins, les compagnies n'offrent pas de service supplémentaire à moins d'être certaines de pouvoir remplir les trains chaque jour, toute l'année.

Elles investiront si nous pouvons leur démontrer qu'il y aura suffisamment de trafic. Elles n'investiront pas en raison d'une pointe possible, tout comme elles n'envoieront pas un train supplémentaire au terminal Deltaport en raison de tempêtes, même s'il y a trois navires qui attendent devant le terminal. Elles ne le feront pas, parce que ni le terminal, ni les entreprises d'expédition, ni les consommateurs n'assumeront les coûts supplémentaires.

Comme je l'ai dit, il faut savoir que ce qui est bon pour un l'est aussi pour l'autre. Quelqu'un doit assumer les coûts. D'une façon ou d'une autre, c'est nous, la population, que ce soit comme actionnaires ou comme clients chez Rona ou chez Loblaw's, qui finirons par payer; mais quelqu'un doit commencer par payer pour ces choses. Par ailleurs, pour envoyer un train supplémentaire, il faut avoir le train, les locomotives, les employés et les wagons. Ce n'est pas aussi facile que d'envoyer un camion supplémentaire.

C'est la même chose dans le cas des compagnies aériennes. Si vous avez déjà été coincé dans un aéroport, même à Montréal, vous vous êtes sans doute demandé pourquoi Air Canada n'envoie pas un autre avion alors qu'il y en avait un juste là? C'est exactement pour la même raison : quelqu'un doit défrayer les coûts et il faut pouvoir ramener l'appareil. À moins que nous trouvions une façon de résoudre ces problèmes économiques — et je n'ai pas non plus de baguette magique — la capacité n'augmentera pas.

Le sénateur Zimmer : Des représentants du Port de Montréal ont dit aux membres du comité que le gouvernement fédéral devrait mobiliser ses efforts afin de créer des infrastructures de transport. Selon vous, les fonds du gouvernement fédéral devraient-ils être investis dans les infrastructures liées au transport par camion ou par train, comme pour les sauts-de-mouton; de plus, quels investissements précis recommanderiez-vous?

M. Crainic : Selon moi, il faut investir dans une politique nationale. Si nous commençons par nous doter d'une politique nationale du transport, puis d'une vision à long terme, les investissements devraient appuyer cette vision. Ce n'est pas ce que nous avons à l'heure actuelle. Du point de vue du développement durable, nous aimerions bien entendu appuyer autant que possible des solutions moins nocives pour l'environnement. Par conséquent, il faudrait examiner la situation et, éventuellement, tenter de faire la promotion du transport par train, et même du cabotage, pour mettre des conteneurs dans des navires de Montréal et les envoyer à Toronto, ou même à Chicago ou Detroit, si ce n'est pas une question de temps. Ça dépend du type de marchandises. Par contre, je ne crois pas que les automobiles et les camions vont disparaître dans un avenir prévisible — je ne veux pas me débarrasser de ma voiture — alors il ne faut pas pénaliser indûment l'industrie du camionnage non plus.

The question in Montreal is, do we keep the port where it is, or do we move it? If we move it, rail will have a huge investment, because they will have to move tracks and I do not believe they will do it alone. If the decision is made to move the port, money will have to come somehow. What form and when, I do not know. In any case, my point is, let us have a vision for the medium- and long-term development of the transportation system in Canada, and then investments and money should support that.

Mr. Broad: I think I was asked that question by the finance committee a couple of years ago here and Monte Solberg ripped me apart because I did not answer it properly.

Senator Zimmer: I will not do that.

Mr. Broad: If you ask 20 people where they would put the money — and I am talking in ports, railways, trucks, warehousing people or whatever — you will probably receive 20 different answers. A lot of people say, "I don't even know." Vancouver had a problem. Containers were backed up. They could identify where the infrastructure problems were. It took some time but they brought people together — the railways, the terminal operators, the city, provincial governments, trucking companies and everybody under the gateway council — and they came up with a vision. That was the start of the gateway project, which Mr. Lapierre started in the previous government. There was a problem there that could be identified.

Here things are moving along pretty well. There are not too many delays now. People are getting their cargo. There might be some weather delays. I think before people start spending a lot of money — I think I agree with Mr. Crainic here — they need some long term vision and they need to have some real direction before pumping money into assets that may not be required. They need to be careful.

Mr. Crainic: To add something short, they might want to move the Port of Montreal from an urban development point of view. In a sense, if they look at the development of the city of Montreal and the urban issue, they might say, "Let's move the port," but then it is a different motivation. I will not go into the municipal policy right now — I do not know if you want to go there.

Senator Zimmer: Talking about governments, and federal regulations and policies, what federal policies or regulations — for example, customs, taxation and operational — most affect the efficiency, competitiveness and capacity of your container transportation operations, and what changes to these policies or regulations would help your business become more efficient and effective?

Mr. Broad: All of them, together: The policies with security and environment are necessary, as I said before, and we cannot sacrifice that — but I think, in general, if government agencies

À Montréal, la question est de savoir si le port doit rester où il est, ou s'il faut le déménager. Dans le dernier cas, les compagnies de chemin de fer devront réaliser des investissements massifs, parce qu'elles devront déplacer des voies ferrées, et je ne crois pas qu'elles le feront seules. Si on prend la décision de déplacer le port, il faudra de l'argent, d'une façon ou d'une autre. Comment et quand, je ne le sais pas. De toute façon, ce que je veux dire, c'est qu'il faut que nous ayons une vision pour le développement à moyen et à long terme du système de transport au Canada, ainsi que les fonds et l'argent nécessaires.

M. Broad : Il y a quelques années, j'ai dû répondre à cette question devant le comité des finances et Monte Solberg m'a mis en pièces parce que je n'ai pas répondu adéquatement.

Le sénateur Zimmer : Je ne ferai pas cela.

M. Broad : Si vous demandez à 20 personnes, des représentants de l'industrie des ports, des chemins de fer, du camionnage, de l'entreposage, ou autres, où ils investiraient, vous obtiendriez probablement 20 réponses différentes. Beaucoup diraient qu'elles ne le savent même pas. Vancouver a eu un problème. Les conteneurs revenaient. On a pu cerner les problèmes d'infrastructure. Après quelque temps, on a réuni les gens — les compagnies de chemin de fer, les exploitants de terminal, la municipalité, les gouvernements provinciaux, les entreprises de camionnage et les membres du conseil de la porte d'entrée — et ils ont trouvé une vision. C'était au début du projet de la porte d'entrée, que M. Lapierre avait entrepris au sein du gouvernement précédent. Il y avait un problème, et il a pu être identifié.

Ici, les choses avancent assez bien. Il n'y a pas trop de retards. Les gens reçoivent leurs marchandises. Il y a parfois des retards causés par les conditions météorologiques. Selon moi, avant de commencer à dépenser beaucoup d'argent — et je suis d'accord avec M. Crainic là-dessus — il faut qu'il y ait une vision à long terme et de réelles orientations afin de ne pas injecter de l'argent dans ce qui n'est peut-être pas nécessaire. Il faut être prudent.

M. Crainic : Laissez-moi ajouter un bref commentaire. Du point de vue du développement urbain, il pourrait être avantageux de déplacer le Port de Montréal. Si on examine la croissance de la ville de Montréal et la question urbaine, on peut se dire : « Déplaçons le port »; mais il s'agit alors d'une motivation différente. Je n'entrerai pas dans les détails de la politique municipale maintenant — je ne sais pas si vous souhaitiez en parler.

Le sénateur Zimmer : En parlant des gouvernements et des politiques et règlements fédéraux, quels règlements ou politiques fédéraux — par exemple, dans les domaines douaniers, fiscaux et opérationnels — touchent le plus l'efficacité, la compétitivité et la capacité de vos activités de transport de conteneurs, et quels changements à ces politiques ou règlements aideraient votre entreprise à devenir plus efficace et efficiente?

M. Broad : Tous. Les politiques en matière de sûreté et d'environnement sont nécessaires, comme je l'ai déjà dit, et nous ne pouvons pas les sacrifier. Mais je crois, en général, que si

work together a little bit closer and identify certain areas, we could probably build some efficiencies into the system, particularly with respect to reporting and ship inspections.

We have 18 different departments — not 18, but several — inspecting the ship. We have CBSA stopping the loading and discharging of vessels because they have a tip that somebody is on board the ship. They could still do their work during the operation of the ship but they do not. They stop everything, and for a ship that is worth \$35,000 to \$40,000 a day, it hurts. Those are, I think, isolated incidents and I think the market usually takes care of things.

Senator Merchant: Yesterday, we heard from some frustrated — should I say angry — people: Association du camionnage du Québec and one of the transport companies. You mentioned moving by truck this morning. They felt they were treated poorly in terms of waiting times at the port, there was no support system for them, and they were not on anybody's radar screen.

What is the situation here and why are they so frustrated? I can tell you some of the things they mentioned but let us hear from you first. Why are they so frustrated?

Mr. Crainic: I do not know why exactly they are as frustrated as that right now but I know they are not happy these days because they believe that everybody points finger at trucks because of the environment and sustainable development issues. So, they are edgy, whatever happens.

From what I remember last time I was at the Port of Montreal, they are given a wide window when to come or to pick up their containers and when they arrive, there is a lot of waiting. There is no coordination, if you want, between the management of the container piles in the yard and when actually trucks come in.

If I look at other ports in other countries elsewhere, but I think even in Vancouver, there are ways to give a more precise time window to the truck. It requires more sophisticated management of the container piles in the terminal, both on the ground and in the information system. It boils down to that cooperation, integration and exchange of intelligent information between the two industries.

It could be done. It might require some investment on both sides in terms of equipment and training of people. Is the port or the terminal operator or owner interested to do that if nobody pushes for it? If not, they have what they have now. In a sense, trucks do not have the clout that railroads have. Even there, if you talk to the Port of Montreal about CN, they will say, "They give us the cars they want and not the cars we want." They say we are much better in Halifax because we are managing the traffic. They say they have much more power than truckers have. So I think that is why truckers are angry. There are ways to ease those pains. I am not sure it will ease all the pains, but it could be done some way.

les organismes gouvernementaux travaillaient en plus étroite collaboration et identifiaient les domaines nécessaires, nous pourrions probablement augmenter l'efficacité du système, surtout pour ce qui est des rapports et des inspections de navires.

Il y a 18 ministères qui inspectent un navire — peut-être pas 18, mais plusieurs. L'ASFC interrompt le chargement et le déchargement des navires parce qu'elle croit que quelqu'un est à bord. Elle pourrait faire son travail pendant que les activités continuent sur le bateau, mais elle ne le fait pas. Elle interrompt tout le travail, et pour un navire qui coûte entre 35 000 et 40 000 \$ par jour, ça fait mal. Je crois que ce sont des incidents isolés, et je crois que le marché rétablit habituellement lui-même la situation.

Le sénateur Merchant : Hier, nous avons entendu les témoignages de gens frustrés, et même en colère : l'Association du camionnage du Québec et une entreprise de transport. Vous avez parlé ce matin de transport par camion. Ces gens ont l'impression d'être mal traités lorsqu'ils attendent dans un port, puisqu'ils ne disposent pas d'un système de soutien et qu'ils ne figurent sur l'écran radar de personne.

Pourquoi la situation est-elle si grave et pourquoi sont-elles si frustrées? Je pourrais vous faire part de certains de leurs commentaires, mais j'aimerais d'abord entendre ce que vous avez à dire. Pourquoi sont-ils si frustrés?

M. Crainic : Je ne sais pas exactement d'où vient cette frustration, mais je sais qu'ils sont en colère ces jours-ci parce qu'ils croient que l'industrie du camionnage est pointée du doigt par tout le monde en raison des questions liées à l'environnement et au développement durable. Ils s'énervent donc facilement, peu importe ce qui arrive.

La dernière fois que je me suis rendu au Port de Montréal, si je me souviens bien, j'ai vu que les camionneurs ont beaucoup de temps pour venir prendre leurs conteneurs et, lorsqu'ils arrivent, ils doivent attendre longtemps. Il n'y a aucune coordination, si on veut, entre la gestion des piles de conteneurs dans la cour et le moment où les camions arrivent.

Dans les ports des autres pays, et même à Vancouver je crois, il existe des façons de préciser le créneau des camionneurs. Il faut alors gérer de façon plus efficace les piles de conteneurs du terminal, sur le terrain et dans le système d'information. Il faut donc que les deux industries travaillent en collaboration, s'assurent d'être intégrées et se communiquent des renseignements intelligents.

Ce serait possible. Les deux parties devraient peut-être réaliser des investissements pour l'achat d'équipement et la formation des employés. Les exploitants de ports ou de terminaux ou les propriétaires seraient-ils intéressés si personne ne faisait pression? Sinon, ils doivent se contenter de ce qu'ils ont. On peut dire que les camionneurs n'ont pas le même poids que les compagnies de chemin de fer. Même que si on parle du CN aux représentants du Port de Montréal, ils diront : « Ils nous donnent les wagons qu'ils veulent bien, et non les wagons dont nous avons besoin. » Ils disent que la situation est bien meilleure à Halifax parce que nous gérons le trafic. Ils disent qu'ils ont beaucoup plus de pouvoir que les camionneurs. Je crois donc que c'est pour cette raison que les

Mr. Broad: Did they give you any average times per week that they were delayed and how many months they were delayed? Did they give you figures?

Senator Merchant: I do not think they gave us that, but they spoke about the delays. They spoke about nobody investing money to help them. I think they said that they were 240,000 in number. They gave us a number of truckers. They were a large group but their voices were not heard. No attention was paid to them. As far as the environment went, they did not think that they were contributors to pollution. They said something about the systems that are now in place guaranteeing that they are not polluters. I cannot remember if they said maybe they were even better than the trains.

The other thing that frustrated them terribly was that they took seven days to work 60 hours. Also, they were frustrated by the interprovincial barriers and that we do not have free trade commerce in Canada. Do you have some idea as to how the federal government can play a role in easing some of these frustrations?

Mr. Crainic: I think we will not develop too much on the environment issue. That is what they say. I am not sure they are right, but that is another issue. They carry significant weight with the provincial transport ministers: that I can tell you. They are well heard. They are a large number indeed and they are vociferous in the world of transportation.

It is true that we do not have free trade in Canada. At least we do not have customs at the provincial borders but we do not have the free trade they have in Europe. That is for sure. That is not only a federal issue, it is also provincial, so then we come back to our good old Canadian amusement on federal-provincial cooperation, let us put it this way.

It will be interesting to have fewer barriers but, again, when you look at the States we may console ourselves because they are not much better. They even have union regulations that force some interesting routes for trucks. Regulations are not the same in the east and west.

Things could be done. As I said, personally I am not sure we want to truck things from Montreal to Vancouver. I would rather put those lorries on the train and have a driver and truck pick them up at the other end, if we have sufficient shuttle trains to do that. I think that for the good of everybody it will be much better. I think driving hours and regulations are stringent, but they are more lax here than in the States. Again, when they cross the border they are allowed to drive only eight hours a day, which is two hours less than here. Again, "il faut prendre ça avec un grain de sel," as we say.

camionneurs sont si en colère. Il y a des façons de faciliter les choses. Je ne sais pas si nous pourrions régler tous les problèmes, mais ce serait tout de même possible.

M. Broad : Vous ont-ils donné la durée moyenne des retards par semaine et le nombre de mois où il y a eu des retards? Vous ont-ils donné des chiffres?

Le sénateur Merchant : Je ne crois pas qu'ils nous aient fourni de chiffres, mais ils ont parlé des retards. Ils ont dit que personne n'investissait d'argent pour les aider. Je pense qu'ils ont dit qu'ils sont 240 000. Ils nous ont dit combien il y a de camionneurs. Ils constituent un gros groupe, mais leurs voix ne sont pas entendues. On ne fait pas attention à eux. Pour ce qui est de l'environnement, ils n'ont pas l'impression de contribuer à la pollution. Ils ont parlé des systèmes en place à l'heure actuelle pour veiller à ce qu'ils ne soient pas des pollueurs. Je n'en suis pas certaine, mais je crois qu'ils ont dit qu'ils sont encore meilleurs que les trains.

Ils sont aussi terriblement contrariés par le fait qu'il leur faut sept jours pour travailler 60 heures. De plus, ils sont frustrés en raison des obstacles interprovinciaux et du fait qu'il n'y a pas de libre-échange au Canada. Selon vous, que peut faire le gouvernement fédéral pour apaiser ces frustrations?

M. Crainic : Je ne vais pas m'attarder sur la question de l'environnement. C'est ce qu'ils ont dit. Je ne suis pas certain qu'ils aient raison, mais c'est une autre histoire. Ils peuvent avoir une influence considérable sur les ministres provinciaux des Transports; ça, j'en suis sûr. On les entend très bien. Ils sont très nombreux, c'est vrai, et dans le monde du transport, ils sont très véhéments.

C'est vrai que nous n'avons pas de libre-échange au Canada. Par contre, il n'y a pas de douanes aux frontières provinciales; mais nous n'avons pas le même libre-échange qu'en Europe. C'est certain. Il s'agit autant d'une question qui touche le gouvernement fédéral que les gouvernements provinciaux, ce qui nous ramène à notre bonne vieille distraction canadienne, la collaboration fédérale-provinciale, si on peut dire.

Nous aimerions voir moins d'obstacles, mais encore une fois, nous pouvons nous consoler en jetant un coup d'œil aux États-Unis, parce que la situation là-bas n'est pas plus rose. Certains règlements des syndicats forcent même les camionneurs à emprunter certaines routes intéressantes. Les règlements ne sont pas les mêmes dans l'Est et dans l'Ouest.

Il est possible d'agir. Comme je l'ai dit, je ne suis pas certain que nous pourrions camionner les marchandises de Montréal à Vancouver. Je préférerais charger ces camions sur un train et avoir un camionneur qui prendrait le relais à l'autre bout de la ligne, si nous avons suffisamment de navettes ferroviaires pour ce faire. Selon moi, ce serait beaucoup mieux pour le bien commun. Il est vrai que le nombre d'heures de conduite et les règlements sont stricts, mais ils le sont moins ici qu'aux États-Unis. Lorsque les camionneurs franchissent la frontière, ils ne peuvent conduire que huit heures par jour, soit deux heures de moins qu'ici. Encore une fois, comme on dit, il faut prendre ça avec un grain de sel.

Sometimes they are not entirely wrong. They have good points. Clearly, trucking is an important industry in Canada. It must be taken care of but, as with any other industry, they push and they have a high voice, so it is good to hear but it is good to ponder.

[Translation]

Ms. Legars: I would like to add something regarding truckers. It is actually the environmental policy that will help truckers reduce waiting times in terminals. There are more and more terminals and harbours that include as part of their environmental policy, the development of an appointments system or the introduction of better schedules for truckers at the port to cut down on waiting times. So the environmental policy in harbours and terminals will be one way of finding a solution to the problem.

[English]

Also, from the ocean shipping side we are aware that trucking is an important segment of the intermodal chain. In the past few years, the more important disruptions we have had were related to truck strikes — we had one in the Port of Montreal in 2000, we had one in Burlington, Ontario, we had one in the Port of Vancouver — and each time it was disruptive.

In Quebec about seven years ago, there was a bill to bring the truckers back to work, but at the same time the Government of Quebec put together a kind of permanent forum with the truckers to help them out, to solve their problem and to have better contracts. We appreciated the way it was solved. If you have a forum where people can address their issues, you can prevent a situation where people are pushed into a corner and they have no other choice than to strike or disrupt the intermodal chain.

I think it was a good way to tackle the problem and we think in the industry that it is only fair that each link of a modal chain be able to make a decent living so that we can have a chain that works and we do not have disruption all of a sudden that jumps on our face because someone in the chain was not able to make a decent living.

I think it is a collective issue, somehow, to make sure that everybody is able to make a decent living, but also I think there are still lots of efficiencies that can be gained at the gateways. At the gate and in the terminal, it is certainly an issue that should be solved.

Senator Tkachuk: It is the market that drives the truckers more. In other words, we cannot guarantee a decent living for everybody. The people who have a decent living are the ones who survive in the marketplace. They operate much more

Parfois, ils n'ont pas tout à fait tort. Leurs arguments sont valables. Il est évident que l'industrie du camionnage est vitale au Canada. Il faut régler certains problèmes, mais comme les autres industries, elle fait pression et fait entendre sa voix, de sorte que c'est agréable à entendre, mais il faut se poser des questions.

[Français]

Mme Legars : J'aimerais poursuivre sur le dossier des camionneurs. En fait, c'est la politique environnementale qui aidera les camionneurs à réduire les temps d'attente dans les terminaux. Il y a de plus en plus de terminaux et de ports qui incluent dans leur politique environnementale, le développement de procédures de prise de rendez-vous ou l'implantation de meilleures horaires des camionneurs au port pour éviter le temps d'attente aux barrières. Donc, on peut dire que la politique environnementale des ports et des terminaux sera sans doute un levier dans la résolution de ce problème.

[Traduction]

De plus, du point de vue du transport océanique, nous savons que le camionnage est une partie importante de la chaîne de transport intermodal. Ces dernières années, les principales perturbations dont nous avons été victimes ont été causées par des grèves des camionneurs — il y en a eu une au Port de Montréal en 2000, une à Burlington, en Ontario, et une dans le Port de Vancouver — et chacune de ces grèves a perturbé les activités.

Au Québec, il y a environ sept ans, il y avait une loi qui visait à ramener les camionneurs au travail. Au même moment, le gouvernement du Québec a créé une sorte de forum permanent auquel participent les camionneurs; ce forum vise à aider les camionneurs, à résoudre leurs problèmes et à améliorer les contrats. Nous avons beaucoup apprécié la façon dont la situation a été réglée. Grâce à un forum où les gens peuvent soulever leurs préoccupations, on peut prévenir une situation dans laquelle les gens sont acculés au pied du mur et n'ont d'autre choix que de débrayer ou de perturber la chaîne de transport intermodal.

Selon moi, c'était une bonne façon de s'attaquer au problème. Dans le secteur, nous croyons qu'il est tout à fait normal que chaque maillon d'une chaîne modale soit en mesure de toucher un salaire décent, afin que la chaîne fonctionne bien et que nous ne soyons pas surpris par des perturbations lorsqu'un maillon de la chaîne n'est pas en mesure de toucher un salaire décent.

Selon moi, il faut agir collectivement, d'une façon ou d'une autre, pour veiller à ce que tous puissent gagner leur vie convenablement. Toutefois, je pense également que l'efficacité aux points d'entrée peut être grandement améliorée. Il s'agit certainement d'une question qui devrait être réglée à la porte et au terminal.

Le sénateur Tkachuk : C'est le marché qui influence le plus les camionneurs. Autrement dit, nous ne pouvons garantir une rémunération décente à tout le monde. Ceux qui gagnent leur vie convenablement survivent dans le marché. Leurs activités sont

efficiently than railroads because more of them are entering the marketplace and that is what we would like to see in the railroad system: some competition.

We have to find a way to promote it. You mentioned it would be better to haul by railroads across Canada, but the railroads obviously are not doing it and that is why trucks are doing it. It is not that people say, "I want to use a truck." They say, "What is the best way for me to send that product from Vancouver to Winnipeg or Montreal?" They choose a truck, because there is nobody else: because someone is sitting around doing nothing, or whatever.

The truckers who appeared before the committee said, basically, "We don't get no respect." That is what they were talking about and I think in a lot of ways they are right. We blame them for a lot of things but I know when I want to move something I phone a trucking company. The trucker comes, picks up all my furniture, or whatever I want to move, and moves it. I cannot phone a railroad to do that. It would not happen.

Mr. Crainic: You can, but they will send you a truck.

Senator Tkachuk: That is right, exactly.

Mr. Crainic: We must realize there are fundamental differences in how railroads and trucks function as a transportation system. Railways can never, by definition, send you a car and move it right away to the door where you want it delivered. That is not how the industry works. The industry works through consolidation and building of those long convoys for efficient long-distance travel.

In a sense, if you want to move freight to have a modal transfer you must change the economic environment so that even if it is, in a sense, longer by rail, it becomes cheaper or more interesting. That was a policy at one point. That is why I referred to the European Community. They had white papers on transportation regularly and they have a policy to favour rail, through policy instruments, some of which have to do with efficiency in infrastructures, some of which have to do with taxation. Taxation is a bad word that nobody wants to talk about, but if we have an environment tax on transportation, pay as we drive, for how long we drive and the way we drive, then things would change. I am not sure if we are ready to talk about that in this country but that is an issue we must face eventually.

Senator Merchant: I have a question that may interest all of us in this committee. Maybe we should travel somewhere other than only between Montreal, Halifax and Vancouver to learn some best practices and see how other countries operate. Do you think that would be useful to this committee, to look into something a little more —

plus efficaces que celles des compagnies de chemin de fer parce qu'un grand nombre de camionneurs entrent sur le marché; c'est ce que nous aimerions voir dans le système de chemin de fer : de la concurrence.

Il faut trouver une façon d'en faire la promotion. Vous avez dit qu'il serait préférable de privilégier le transport ferroviaire au Canada, mais les compagnies de chemins de fer ne le font de toute évidence pas, et c'est pourquoi on a recours au camionnage. Les gens ne veulent pas nécessairement avoir recours à un camion. Ils se demandent simplement quelle est la meilleure façon d'envoyer un produit de Vancouver à Winnipeg ou Montréal. Ils choisissent le transport par camion, parce que c'est leur seule option : parce que quelqu'un est assis à ne rien faire, par exemple.

Les camionneurs qui ont comparu devant le comité ont dit, en général, qu'on ne les respectait pas. C'est ce qu'ils ont dit et je pense qu'ils ont en grande partie raison. Nous les blâmons souvent, mais je sais que lorsque je veux transporter quelque chose, je téléphone à une entreprise de camionnage. Le camionneur arrive, prend tous mes meubles, par exemple, et les transporte. Je ne peux pas m'adresser à une compagnie de chemin de fer pour faire cela. Ce ne serait pas possible.

M. Crainic : Vous pourriez le faire, mais on vous enverrait un camion.

Le sénateur Tkachuk : Exactement, vous avez raison.

M. Crainic : Il faut comprendre que les trains et les camions sont deux systèmes de transport fondamentalement différents. Par définition, les compagnies de chemin de fer ne peuvent jamais vous envoyer un wagon et l'envoyer immédiatement où vous voulez. L'industrie ne fonctionne pas ainsi. L'industrie se concentre sur la consolidation et la construction de ces long convois, et sur le voyage efficace sur de longues distances.

Si on souhaite que le transport de marchandises se fasse davantage par transferts modaux, il faut changer l'environnement économique de sorte que, même si c'est plus long par train, ça coûte moins cher ou c'est plus intéressant. Il s'est déjà agi d'une politique. C'est pourquoi j'ai parlé de la Communauté européenne. Elle publie régulièrement des livres blancs sur le transport et dispose d'une politique afin de favoriser le transport par train grâce à des instruments stratégiques, dont certains sont liés à l'efficacité des infrastructures et d'autres portent sur la taxation. Personne ne veut parler de taxation, c'est un terme à éviter, mais s'il y avait une taxe environnementale sur le transport et qu'il fallait payer pendant que l'on conduit, pour la durée et la façon dont on conduit, alors les choses changeraient. Je ne sais pas si le pays est prêt à discuter de cela, mais il faudra finir par le faire.

Le sénateur Merchant : J'ai une question qui pourrait intéresser tous les membres du comité. Peut-être faudrait-il que nous nous rendions ailleurs qu'à Montréal, Halifax et Vancouver pour découvrir des pratiques exemplaires et voir comment les autres pays mènent leurs activités. Selon vous, le comité pourrait-il tirer des avantages du fait de regarder un peu plus...

Mr. Crainic: Travelling is always interesting. There are some good practices in some ports, obviously. We have to realize that Canadian ports on the scale of worldwide container terminals are at some levels and there are some huge ports such as Rotterdam, Hamburg or Singapore and Hong Kong. If you would like to see, at one point, efficiency in handling, we can go to Singapore, Hong Kong or even Rotterdam. The volume they have at one point justifies some investments that I am not sure our volume will justify.

It might be less glamorous, but maybe looking at some ports that are more on our dimension and in more direct competition, both on the East Coast and the West Coast, might be more profitable than going to those super-huge ports that have different needs than ours.

Mr. Broad: And cheaper labour.

Mr. Crainic: Cheaper labour, yes, but they have fully automated terminals where they store containers for less than 24 hours in Hong Kong. Those terminals move like our luggage in an airport — more efficiently, actually — so there is a huge investment there. Trucks have a time window of 15 minutes to get into the port, all that is technology.

Senator Merchant: The truckers here yesterday mentioned Rotterdam but if there are other ports in North America that we should look at, that are at about the same level as Canadians —

The Chairman: If you ask for the budget.

Senator Merchant: If I ask for the budget — oh, no, I would leave that up to you.

[Translation]

Senator Dawson: The message people in the West are getting is that there is no transportation policy.

I was here 25 years ago, and I can tell you that there has not been a general discussion about transportation in Canada for a long time. This certainly deserves this committee's attention in our recommendations, because your grievances are the same as everyone else's.

As you were saying earlier, it is surprising how well finger-pointing works. Because, to listen to what everyone says, you would have the impression that it would be difficult to move a commodity from point A to point B. But in the end the system works.

I understand what you mean when you talk about silos, Mr. Broad. I want to come back to a comment you made at the beginning regarding the Atlantic Gateway and the Eastern Gateway. Clearly, the reason we will be having both, is that the Department of Transport is divided into an Eastern and an Atlantic region. However, as regards the needs of the market, harbours, clients, importers and exporters, we should be looking at a gateway for Eastern Canada.

M. Crainic : Il est toujours avantageux de voyager. Certains ports ont de bonnes pratiques, bien entendu. Il faut comprendre que les ports canadiens de la taille de terminaux à conteneurs mondiaux figurent à un certain niveau et qu'il y a aussi d'immenses ports comme ceux de Rotterdam, de Hambourg, de Singapour et de Hong Kong. Si vous souhaitez voir une manutention efficace, vous pouvez aller à Singapour, à Hong Kong ou même à Rotterdam. Leur taille justifie des investissements qui ne seraient peut-être pas justifiés par notre volume.

Examiner des ports dont la taille se rapproche davantage des nôtres et qui sont en concurrence plus directe, tant sur la côte Est que sur la côte Ouest, serait probablement moins prestigieux, mais ce serait plus utile que d'aller dans ces immenses ports dont les besoins sont différents des nôtres.

M. Broad : Et où la main-d'œuvre est meilleur marché.

M. Crainic : La main-d'œuvre est meilleur marché, oui, mais ils ont des terminaux entièrement automatisés où les conteneurs sont entreposés pendant moins de 24 heures, à Hong Kong, par exemple. Ces terminaux fonctionnent comme le service des bagages de l'aéroport — plus efficacement, en fait — de sorte qu'il faut des investissements massifs. Les camions ont 15 minutes pour entrer dans le port; toute cette technologie est moderne.

Le sénateur Merchant : Les camionneurs qui ont comparu hier ont parlé de Rotterdam, mais s'il existe d'autres ports en Amérique du Nord que nous pourrions étudier, qui figurent au même niveau que les ports canadiens...

La présidente : Il faut demander le budget.

Le sénateur Merchant : Demander le budget... oh, non, je vous laisse le soin de faire cela.

[Français]

Le sénateur Dawson : Le message reçu dans l'Ouest canadien est celui de l'absence d'une politique de transport.

J'étais ici il y a 25 ans et cela fait longtemps qu'on n'a pas parlé d'une façon globale du transport au Canada. Cela méritera certainement une attention de la part du présent comité lors de nos recommandations, parce que vos griefs sont les mêmes que tout le monde.

D'ailleurs le pointage du doigt, comme vous avez dit tout à l'heure, c'est surprenant, comment c'est efficace. Parce que, si on écoutait les dires de tout le monde, ce serait difficile de penser qu'un produit peut aller du point A au point B. Mais cela finit par fonctionner.

Je vous comprends, monsieur Broad, quand vous parlez de silos. Je veux revenir à un commentaire que vous avez fait au début concernant « the Atlantic Gateway and the Eastern Gateway ». C'est évident que la raison pour laquelle on va en avoir deux, c'est parce que le ministère des Transports est divisé en Eastern et Atlantic. Tandis que pour les besoins du marché, les besoins des ports, les besoins des clients, les besoins des importateurs et des exportateurs, on devrait être en train de regarder un « gateway » pour l'Est.

Yesterday we went to the Port of Montreal, and when the Port of Montreal looks at boats, it does not look at when they cross the Quebec border into or out of the Maritimes. It looks at boats from the time they come into the Gulf and when they want to plan their return. When we were travelling out West, we saw how effective good coordination on the part of users can be. All the people involved in the gateway take part in a round table to promote communications and information sharing.

Do you think we should insist on having a single gateway, or could there be such several entities? At the moment, rather than having 12 ports in Eastern Quebec, we are going to have two gateways that may put as many walls as there are between Quebec and Ontario for trucks transportation.

[English]

Mr. Broad: No.

Senator Dawson: The question was a little bit slanted.

Mr. Broad: No, but it is good. You bring up a good point, because transportation in ports in this country are all for the exporters and importers. Those are the people we all serve. Maybe they are the people to ask questions about transportation and what they see. I am sure you have met some already. As far as the one gateway in Eastern Canada goes, right now I guess you would have some competitive problems because the terminal operators in Montreal are different from the terminal operators in Halifax and they may compete for cargos, ships or whatever.

That is one problem. The other thing is that the markets are different. Halifax serves Asia and Southeast Asia more, and Montreal is more North Europe and the Mediterranean. There are different types of operations. The ships that call at Halifax all go down the U.S. East Coast and continue, so a ship takes off some containers and loads others back on.

In Montreal, the ships come in and they discharge all the containers and they load all the containers. I think Montreal already is a gateway. I am sure Dominic Taddeo of the Montreal Port Authority says he has been a gateway for 40 years or whatever, but I think there is already a base of gateways. I guess Halifax would probably be the container port in Atlantic Canada and there is a gateway through Montreal. There is a good basis to build on, and maybe down the road we could see some efficiencies there, but I think to start with, before people start throwing money at things, they need to look at each of them separately.

Down the road you are right. If it will benefit the Canadian importer and exporter that is what must happen. That is the whole reason we are all here.

[Translation]

Senator Dawson: Professor Crainic.

Nous sommes allés hier au Port de Montréal, et quand le Port de Montréal regarde les bateaux, il ne regarde pas quand ils traversent la frontière du Québec et des Maritimes. Il regarde le bateau à partir du moment où il rentre dans le bassin du Golfe et ils veulent planifier le moment où il reviendra. Lors de notre visite dans l'Ouest, nous avons vu l'efficacité d'une bonne coordination de la part des utilisateurs, de tous les participants par le « gateway » ou une table ronde facilitant la communication et l'échange de l'information.

Pensez-vous qu'on devrait insister pour une seule porte d'entrée, ou est-ce qu'on laisse aller la bête pour en avoir plusieurs? Au moment où on se parle, au lieu d'avoir douze ports dans l'est du Québec, on va avoir deux entités de portail qui vont peut-être se bâtir autant de murs que le Québec avec l'Ontario au niveau du transport par camions.

[Traduction]

Le sénateur Broad : Non.

Le sénateur Dawson : La question était un peu biaisée.

M. Broad : Non, ça va. Vous soulevez un argument valable; le transport dans les ports au pays tourne autour des exportateurs et des importateurs. C'est eux que nous servons. Certaines personnes posent peut-être des questions au sujet du transport et de ce qu'ils voient. Je suis certain que vous en avez déjà rencontrées. Pour ce qui est de la porte d'entrée dans l'Est canadien, nous avons des problèmes de concurrence à l'heure actuelle parce que les exploitants du terminal de Montréal ne sont pas les mêmes que les exploitants du terminal à Halifax, de sorte qu'ils peuvent entrer en concurrence pour la marchandise, les navires, et cetera.

C'est un des problèmes. Il y a aussi que les marchés sont différents. Halifax dessert davantage l'Asie et l'Asie du Sud-Est, et Montréal dessert surtout l'Europe du Nord et la Méditerranée. Ce sont des opérations différentes. Les navires qui font escale à Halifax descendent tout le long de la côte est des États-Unis et continuent de sorte qu'ils déchargent certains conteneurs et en embarquent d'autres.

À Montréal, les navires déchargent tous les conteneurs et embarquent un tout nouveau chargement. Je pense que Montréal est déjà une porte d'entrée. Je suis sûr que Dominic Taddeo, de l'Administration portuaire de Montréal, dit que Montréal est une porte d'entrée depuis environ 40 ans, mais je pense qu'il y a un certain nombre de portes d'entrée. Je suppose qu'Halifax est le terminal portuaire à conteneurs du Canada atlantique et il y a une porte d'entrée à Montréal. C'est une bonne base et peut-être qu'un jour on pourra réaliser des économies, mais je pense qu'au départ, avant de commencer à distribuer l'argent, il faut les examiner séparément.

Pour ce qui est de l'avenir, vous avez raison. Si c'est dans l'intérêt des importateurs et des exportateurs canadiens, c'est ce qu'il faudra faire. C'est la seule et unique raison pour laquelle nous sommes tous ici.

[Français]

Le sénateur Dawson : Professeur Crainic.

Mr. Crainic: Yes, if we look at the whole system from the point of view of a professor, it is quite clear that we could have a better service, if there were some coordination among major ports and carriers in the Eastern part of the country.

Obviously, there is competition among some terminals. There are also political considerations. It may not be clear that for all the Eastern provinces, Quebec and the Maritimes would agree to having a single gateway right away. We hear different views on this from different departments. So there is no guarantee that advocating a single body immediately would be profitable and produce results. For the time being, it would be better to promote greater cooperation among the various partners, modes of transport and terminals within each of these entities. We must also insist that the two entities talk to each other and that they share information so that some day integration may be possible. However, from an overall point view, my answer is yes. In the short term, from a practical and political point of view, I doubt that this could be done. If we devote too much effort to this, that means we will focus less on other issues. So perhaps ultimately we would not improve the situation at all.

[English]

Senator Eyton: I apologize for arriving late. I did not hear your introductory remarks, but I will plunge ahead anyway. I want to pick up on Senator Dawson's line of questioning.

It seems to me that, at least from a federal point of view, and I think from a business point of view, what we should look for an integrated national high performing shipping transportation corridor that goes right across the country, with subsets into the U.S.: to Chicago, Kansas City and other trans-shipping places. It seems to me that should be self-evident. In our visits to the West Coast, they have the wind in their sails and of course there is lots of business and they are optimistic.

Their problem, of course, is dealing with the volume of business but there was, as I heard it, good cooperation between the Port of Vancouver, which encompasses three separate operations and Prince Rupert. They are working together, and together they asked for improvements to infrastructure that would assist them, but they were thinking in terms of a national shipping-transportation corridor.

Even Saskatoon showed up and said they wanted to be part of the national corridor. Improbable as it sounded when first mentioned; it makes sense. Here, I have a sense that in the East, Montreal wants to go its own way or is choosing to go its own way, Quebec City is on its own, and other ports along the way perhaps are maybe competitive. Halifax can develop its own strategy and it seems different.

I know you mentioned the eastern gateway but I do not think there is much attraction to it yet. I find it hard to understand why what I would call a winning business formula that I tried to describe at the onset, and the evident progress that has been made in the Asia-Pacific or Western gateway, why that progress does

M. Crainic : Oui, en fait, d'un point de vue systémique et avec le recul d'un professeur, il apparaît assez clair qu'on peut avoir un meilleur service, si on a une coordination des ports majeurs et des transporteurs dans l'Est du pays.

C'est clair qu'il y a de la compétition entre certains terminaux. Il y a aussi des questions politiques. Ce n'est peut-être pas évident qu'immédiatement, pour toutes les provinces de l'Est, que le Québec et les Maritimes seront en accord pour avoir une seule porte. D'un ministère à l'autre, on entend différents sons de cloche. Alors, ce n'est pas sûr que d'encourager une seule organisation tout de suite, serait profitable et porteur de résultats. Pour l'instant, il vaudrait mieux encourager une plus grande coopération entre les différents partenaires, modes de transport et terminaux, à l'intérieur même de chacune de ces entités. On doit aussi insister pour que ces deux entités se parlent et qu'elles échangent éventuellement l'information pour arriver, peut-être, à une intégration. Mais d'un point de vue systémique, ma réponse est oui. D'un point de vue pratique et politique, à court terme, moi j'ai des doutes que cela pourra se réaliser. Si on met trop d'efforts, cela veut dire qu'on en mettra moins sur les autres. Donc, peut-être qu'en fin de compte on n'arrivera pas à faire avancer la situation.

[Traduction]

Le sénateur Eyton : Je m'excuse de mon retard. Je n'ai pas entendu votre exposé préliminaire, mais je me lance quand même. J'aimerais enchaîner sur le même thème que le sénateur Dawson.

Il me semble, du moins du point de vue fédéral, et je pense aussi du point de vue des affaires, que nous devrions chercher à créer un corridor de transport des marchandises intégré à l'échelle nationale et très performant avec des sous-ensembles vers les États-Unis : vers Chicago, Kansas City et d'autres endroits de transbordement. Il me semble que cela devrait être évident. Lors de nos visites sur la côte Ouest, nous avons pu constater qu'ils ont le vent dans les voiles, qu'il y a beaucoup d'activités et qu'ils sont optimistes.

Bien sûr, leur problème est lié au volume d'activités mais, d'après ce qu'on m'a dit, il y a une bonne collaboration entre le port de Vancouver, qui a trois secteurs d'activité différents, et Prince Rupert. Ils travaillent ensemble, et ont demandé d'une même voix des améliorations à l'infrastructure qui les aideraient, mais ils voulaient parler d'un corridor national de transport des marchandises.

Même Saskatoon était représentée et voulait faire partie du corridor national. À première vue, cela peut sembler improbable, mais c'est logique. J'ai l'impression que dans l'Est, Montréal veut suivre sa propre voie, tout comme la Ville de Québec et d'autres ports qui sont peut-être concurrentiels. Halifax peut élaborer sa propre stratégie et sa situation semble différente.

Je sais que vous avez parlé d'une porte d'entrée dans l'Est, mais je pense que cela ne suscite pas encore beaucoup d'intérêt. J'ai du mal à comprendre pourquoi ce que je qualifierais de formule d'affaires gagnante comme celle que j'ai essayé de décrire au début de mon intervention, et pourquoi le progrès évident réalisé dans

not serve as an example for Montreal, Halifax and the other ports, or nascent ports, in Nova Scotia, Quebec and perhaps even in New Brunswick. Can you comment, please?

Mr. Broad: I think local interests have a great bearing on it. In the Greater Vancouver gateway, the municipal governments are involved, the provincial government is involved and federal government is involved.

I think the same holds true in the East. They will have the Quebec government, the federal government, the Montreal government, the Quebec City government and all these cities, so to expect to have one gateway, particularly at the beginning, is not practical. They will have different environmental concerns in Atlantic Canada than in Montreal and they have different governments operating, so I think it would be difficult, particularly at the beginning, to come up with a gateway that everybody is happy with. I think with all those people involved it is —

Senator Eyton: Is there a role for the federal government to say, "We have a vision and we will support it with funding for, in effect, infrastructure"? I think the ports are, by and large, in decent shape but for the supporting infrastructure, could the federal government intervene and say, "Look, we have a vision and it is one you can join, if you choose, and if you do certain funding and certain privileges are available."

Mr. Crainic: If I may pick up on something that you said earlier, because it is important, on the West Coast they faced one market and a huge problem. On the East Coast, the ports face several markets and not yet a big problem. Growth might not be as high as we would like it to be — Halifax actually has no growth — and the liners that come into the ports right now, in a sense, separate where the merchandise comes from and they have sufficient capacity to handle what they have now. In a sense, we are talking about a perspective here to be able to increase our capability to attract flow: to try to convince people that they should do something, because in the future it will be better. It works hard with individuals, it works hard with companies and it works hard with institutions, unfortunately.

The notion of corridors is an important and maybe the way to push things in the East might be through a strategy to have coordinated corridors from here to the rest of the continent where we have cooperation. In the beginning, it might be around a St. Lawrence-Quebec gateway and another in the Maritimes, but somehow we come together within that idea of a corridor where we can capture as much freight as possible to move it toward the interior of the continent.

la région de l'Asie-Pacifique ou dans les portes d'entrée de l'Ouest, pourquoi ce progrès ne peut pas servir d'exemple pour Montréal, Halifax et d'autres ports, des ports en développement, en Nouvelle-Écosse, au Québec et peut-être même au Nouveau-Brunswick. Qu'en pensez-vous?

M. Broad : Je pense que cela dépend beaucoup des intérêts locaux. Les administrations municipales, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont tous un rôle à jouer dans la porte d'entrée du grand Vancouver.

Je pense que c'est vrai aussi dans l'Est. Il y a le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral, l'administration de Montréal, l'administration de la Ville de Québec de sorte que l'idée d'avoir une seule porte d'entrée, particulièrement au début, n'est pas pratique. Les préoccupations environnementales ne sont pas les mêmes dans le Canada atlantique et à Montréal, les gouvernements sont différents, et je pense donc qu'il serait difficile, particulièrement au début, de désigner une porte d'entrée qui ferait l'affaire de tout le monde. Je pense qu'étant donné le nombre de personnes qui ont leur mot à dire...

Le sénateur Eyton : Est-ce que le gouvernement fédéral pourrait légitimement dire : « Nous avons une vision que nous allons réaliser en fournissant de l'argent pour l'infrastructure »? Je pense que les ports sont dans l'ensemble en assez bon état, mais pour ce qui est de l'infrastructure de soutien, est-ce que le gouvernement fédéral pourrait intervenir en disant : « Écoutez, nous avons une vision que vous pouvez nous aider à réaliser, si vous le souhaitez, et nous vous fournirons de l'argent et certains privilèges »?

M. Crainic : Si vous le permettez, j'aimerais revenir à quelque chose que vous avez dit tout à l'heure, parce que c'est important, c'est-à-dire que sur la côte Ouest il y avait un marché et un énorme problème. Sur la côte Est, il y a plusieurs marchés et un problème qui n'est pas encore trop grave. La croissance n'est peut-être pas aussi grande qu'on l'aurait souhaité — en fait, il n'y a aucune croissance à Halifax — et les navires de ligne qui utilisent les ports à l'heure actuelle séparent, en quelque sorte, les marchandises selon leur provenance et il y a une capacité suffisante pour le niveau d'activités. D'une certaine façon, nous parlons de la possibilité d'accroître notre capacité afin d'attirer des navires : essayer de convaincre les gens qu'ils devraient faire quelque chose pour que l'avenir soit meilleur. C'est difficile de convaincre les particuliers, les entreprises et les institutions, malheureusement.

L'idée de corridors est importante et le moyen de faire avancer les choses dans l'Est serait peut-être d'élaborer une stratégie pour la mise en place de corridors coordonnés entre ici et le reste du continent, là où nous pouvons compter sur une collaboration. Au début, cela pourrait être axé sur une porte d'entrée du Saint-Laurent et du Québec et une autre dans les Maritimes, qui serait reliée d'une manière ou d'une autre par un corridor afin d'attirer autant de marchandises que possible et les transporter vers l'intérieur du continent.

That is where the federal government can arrive at a national policy where those corridor policies, supported by intermodal intelligent systems, come into being and then establish some means to encourage and to support development within this area.

Senator Eyton: I want to make an observation. The railways, by and large, particularly since CN was privatized and CP became a free-standing enterprise, have measured themselves by so-called operating ratios. Operating ratios, in general, refer, as I believe, to the cost as a percentage of operating cost. Of course, in their terms, that means as soon as you apply that ratio, "You better be darn sure that you are making the least cost for the most revenue," and that translates into two-way traffic.

Now, I am not so sure here in the East, because there probably is a more balanced trade, although you did indicate earlier in your comments that we still do not export enough, we import too much, so there is a disparity here and a very large disparity on the West Coast.

We have heard people comment that there is a real problem for the railways, it has to do with climate, accidents, landfalls and earthquakes and many outside forces that make it difficult for them to provide the service that the shippers want.

I have a feeling that the operating ratio has at least that impact and maybe much more in terms of saying unless we get two-way traffic in a situation where there is an imbalance you have a problem.

Please comment on that observation. What do you think the federal government could do to try to alleviate that imbalance in terms of supply railway cars?

Mr. Crainic: Let me make a general observation: Trade, is unbalanced everywhere and any time and anywhere. It is difficult to find any two points on the globe that has perfectly balanced trade. Worldwide trade is unbalanced; local trade is unbalanced.

One of the major issues is the loss of transportation when you move assets and then you do not have enough to move them out. Rail is even worse, in a sense, because they are captive of the tracks. A truck may change the road, an airplane may go up and down, a ship is on the whole sea, you can change the trajectories, or the road if need be. Railways are on those rail tracks and they cannot move off them. If you move cars and engines into a location, you have to bring them out. If you send five trains a day out of the terminals in Vancouver and they end up somewhere in Chicago, what do you do with them? They are empty, you have to bring them back empty, and the cost is too high.

The fact is, those are private companies, as you said. People have bought their shares and they are traded. The way the economy works today is on short-term gain in all the sectors of the economy, even at the price of long-term development. To say to a privately-owned company that is accountable to its shareholders, that it should operate in such a way that it

Ensuite, le gouvernement fédéral peut élaborer une politique nationale sur les corridors, appuyée par des systèmes intermodaux intelligents, et établir des mécanismes pour encourager et faciliter le développement dans ce domaine.

Le sénateur Eyton : J'aimerais faire une observation. Les chemins de fer mesurent leur rendement essentiellement au moyen de ratios d'exploitation, particulièrement depuis que le CN a été privatisé et que le CP est devenu une entreprise autonome. En général, les ratios d'exploitation expriment, je crois, le coût en pourcentage du coût d'exploitation. Bien sûr, dès qu'ils appliquent ce ratio, cela veut dire : « Vous devez être sûrs et certains d'avoir le coût le plus faible et le revenu le plus élevé », et cela se traduit par un trafic dans les deux sens.

Maintenant, je ne suis pas sûr de ce qu'est la situation ici dans l'Est, je pense que les échanges sont probablement plus équilibrés, quoique vous ayez mentionné tout à l'heure que nous n'exportons pas encore assez et que nous importons trop de sorte qu'il y a une disparité ici et une disparité très importante sur la côte Ouest.

Des témoins nous ont dit que les chemins de fer ont un vrai problème en raison du climat, des accidents, des glissements de terrain et des séismes et de bien d'autres forces externes qui font qu'il est difficile pour eux de fournir le service que les expéditeurs souhaitent.

J'ai l'impression que le ratio d'exploitation a au moins cet effet et peut être encore plus puisqu'il illustre le fait qu'à défaut d'un trafic dans les deux sens il y aura un déséquilibre qui créera un problème.

Pouvez-vous me dire ce que vous en pensez. D'après vous, que pourrait faire le gouvernement fédéral pour essayer de redresser ce déséquilibre en ce qui concerne les wagons?

M. Crainic : Permettez-moi de faire une observation générale. Il y a toujours un déséquilibre dans le commerce quelque part. Il est difficile de trouver deux endroits au monde qui ont une relation commerciale parfaitement équilibrée. Le commerce mondial est déséquilibré; le commerce local est déséquilibré.

L'une des grandes difficultés, c'est de ne pas avoir suffisamment de moyens de transport pour déplacer la marchandise. D'une certaine façon, c'est encore pire pour les chemins de fer qui sont captifs des rails. Un camion peut emprunter une route différente, un avion peut monter ou descendre, un navire a tout l'océan, ils peuvent modifier leur trajectoire ou changer de route au besoin. Les trains circulent sur les rails et ne peuvent pas aller ailleurs. Lorsqu'on a conduit la locomotive et les wagons à un endroit, il faut pouvoir en repartir. Si on envoie cinq trains par jour à partir des terminaux de Vancouver et qu'ils aboutissent en quelque part à Chicago, qu'est-ce que vous en faites? Ils sont vides, il faut les ramener vides et cela coûte trop cher.

Le fait est que ce sont des entreprises privées, comme vous le disiez. Elles ont des actionnaires et leurs actions se négocient. De nos jours, l'économie est axée sur les gains à court terme dans tous les secteurs, même au prix du développement à long terme. Il est tout à fait impossible de dire à une société privée qui doit rendre compte à ses actionnaires qu'elle doit fonctionner de manière à ce

increases its costs while the price of the shares goes down, just because somebody else has to operate more efficiently, will simply not happen.

I agree that it is a push to bring down the cost of operations and, in fact, that is why they will not operate services where they are not almost certain that they are continuously full, because the ratio will go badly. That is how they are judged. They are judged by the external environment, by the trade exchanges in New York or Toronto and by the economy's analysis, and that is how they live or die.

The answer might be yes, but I do not see what remedy there is, unless somebody wants to nationalize rail transportation and operate it as a public service that loses money, as public transportation does for people. That is all right, it might be a policy, but then we are changing the environment completely.

We operate some railroads as a public service and that is a different ballgame, but as long as we operate railroads as private owned and managed companies for profit the only thing that we can do is have people and companies, talk to one another so they can organise their operations in a better way. Imposing to change the ratios will not change operations.

Senator Eyton: I think I might accept that observation if there was truly a competitive marketplace; however, if you are a single railway company and there are many places where there is only one line supplying, and I just say that where it may judge to be not truly competitive then I think I probably would have concerns.

You talked about the shareholders, but of course, the federal government has a responsibility to all the citizens here in this country, so I am not sure that your rationale applies where there is not a truly competitive marketplace.

Mr. Crainic: There is a partial answer — I do not know how well it will apply to Canada, nobody has looked at it — Europe has separated the ownership of the trucks from the management of the trains. Now, they could do that because railways were still fully state owned in Europe. In order to increase competitiveness, they say, "Well, somebody manages the trucks and everybody else who operates trains has to pay them in order to use them." It means that anybody could offer services and, in fact, we are seeing the emergence of shuttle networks or shuttle services operated by other people than the traditional companies that are going on the lucrative markets, of course, and that increases the competition.

I do not know how far we can get, but right now in CP owns its trucks and manages its trains, and CN owns its trucks and manages its trains. Even VIA Rail has to pay CN to use the trucks. That might be one way to go, but again we are going to a significant change in the organisation of the transportation sector in Canada.

que ses coûts augmentent alors que le cours de ses actions diminue, simplement parce que quelqu'un d'autre doit devenir plus efficace.

Je reconnais que les entreprises essaient de réduire le coût de leurs activités et, en fait, c'est la raison pour laquelle elles n'offriront pas de services à moins d'être pratiquement assurées de fonctionner sans cesse à pleine capacité, sans quoi le ratio sera mauvais. C'est ainsi qu'on les juge. On les juge d'après l'environnement extérieur, par les bourses à New York et Toronto, par l'analyse de l'économie, et c'est ainsi qu'elles réussissent ou disparaissent.

La réponse est peut-être oui, mais je ne vois pas quel recours existe, à moins que quelqu'un veuille nationaliser le transport ferroviaire et l'exploiter comme service public qui perd de l'argent, comme le transport en commun. C'est très bien, on peut en faire une politique, mais alors on modifie complètement l'environnement.

Nous exploitons certains chemins de fer comme des services publics mais c'est une tout autre affaire, et tant que les chemins de fer seront des entreprises privées dont l'objectif est de réaliser des bénéfices, la seule chose que nous puissions faire, c'est d'amener les gens et les entreprises à se parler afin de mieux organiser leurs activités. Imposer une modification du ratio ne changera rien aux activités.

Le sénateur Eyton : Je pense que je pourrais accepter cette observation si le marché était véritablement concurrentiel. Cependant, là où il y a une seule compagnie de chemin de fer — et il y a de nombreux endroits où il y a une seule desserte — et si elle juge qu'elle n'est pas vraiment concurrentielle, je pense que cela m'inquiéterait.

Vous avez parlé des actionnaires et, bien entendu, le gouvernement fédéral doit rendre des comptes à tous les citoyens du pays et je ne suis donc pas sûr que votre raisonnement s'applique dans les cas où le marché n'est pas vraiment concurrentiel.

M. Crainic : Il y a une réponse partielle, mais je ne sais pas dans quelle mesure elle pourrait s'appliquer au Canada, puisque personne n'a examiné la question. L'Europe a séparé la propriété des camions de la gestion des trains. Elle pouvait se permettre de faire cela parce qu'en Europe, les chemins de fer appartiennent encore entièrement à l'État. Afin d'accroître la compétitivité, les Européens ont dit : « Eh bien, quelqu'un gère les camions et tous les autres qui exploitent des trains doivent les payer afin de pouvoir les utiliser ». Cela veut dire que n'importe qui peut offrir des services et, en effet, nous constatons la création de réseaux ou de services de navettes exploités par d'autres compagnies que les compagnies traditionnelles et qui se lancent sur les marchés lucratifs, bien entendu, ce qui a pour effet d'accroître la concurrence.

Je ne sais pas jusqu'où nous pouvons aller, mais à l'heure actuelle le CP et le CN sont propriétaires des camions et des trains qu'ils exploitent. Même VIA Rail doit payer pour utiliser les camions du CN. C'est peut-être une solution, mais cela aussi suppose une modification en profondeur de l'organisation du secteur des transports au Canada.

Senator Eyton: It is one that went very successfully with the telecommunications industry, where in fact, there used to be one carrier, and of course, there are all sorts of choices today.

Mr. Broad: Yes, and in fact, two or three years ago, there was a proposal for legislation to allow people the running rights. The legislation did not come about and there was a lot of pressure by shippers and railways to stop it. In any case, I think when you are looking at two competing railways can they compete on service? It seems to me that if one railway could guarantee service, it would get the business or most of the business. The problem is that the people paying the bills do not want to pay for the empty return. That is a big part of transportation in everything — air, rail, truck, marine — it is the empty return, and nobody wants to pay for that up front. Nobody wants to take that risk. There is nothing like a traffic manager negotiating a rate with a railway and getting them down and down on their yearly contract, but, boy, when his cargo is stuck he will pay anything to get that cargo, but he does not want to pay it up front. The empty return is tough to solve.

[Translation]

The Chairman: Thank you very much for coming here this morning. By the number of our questions, you can see that we are very interested in this file. Do not hesitate to send us more information, if you think that we need any.

Let us resume our study and hear from Mr. Richard Corfe, President and Chief Executive Officer of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, and from Ms. Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent, Quebec Shortsea Shipping Roundtable.

Welcome to you both. First, we will hear your testimony and, as you can see, the senators will have quite a few questions for you.

[English]

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer, St. Lawrence Seaway Management Corporation: Thank you very much. The St. Lawrence Seaway Management Corporation has a mandate to manage the St. Lawrence Seaway on behalf of the Government of Canada. The St. Lawrence Seaway Management Corporation was created in 1998 and has a 20-year mandate to manage the seaway, which is part of the government's infrastructure.

[Translation]

Madam Chairman, I would like to begin today by commending the committee for undertaking the study of containerized freight transport in Canada. As you know, the ever-growing volume of container shipments world-wide is putting tremendous pressure on Canada's coastal ports and transportation infrastructure —

Le sénateur Eyton : Cela a donné d'excellents résultats dans le secteur des télécommunications où, en fait, il n'y avait auparavant qu'une seule entreprise alors qu'aujourd'hui il y a de nombreux choix.

M. Broad : Oui, et, en fait, il y a deux ou trois ans, il y a eu un projet de loi qui aurait accordé aux gens les droits de circulation. Le projet de loi n'a pas été adopté et il y a eu beaucoup de pression sur les expéditeurs et les chemins de fer pour bloquer cette initiative. Quoi qu'il en soit, est-ce que deux compagnies de chemin de fer peuvent se faire concurrence? Il me semble que si une compagnie pouvait garantir ce service, c'est elle qui aurait tous les clients ou la plupart des clients. Le problème est que ceux qui paient la facture ne veulent pas payer pour un retour à vide. Le retour à vide est un élément important dans tous les secteurs des transports — aérien, ferroviaire, routier, maritime — et personne ne veut assumer ces frais à l'avance. Personne ne veut courir ce risque. Il n'y a rien de tel qu'un directeur du trafic qui négocie un tarif avec une compagnie de chemin de fer et qui cherche sans cesse à faire réduire le tarif du contrat annuel mais le jour où sa cargaison est coincée quelque part, il paiera n'importe quoi pour la récupérer, mais il ne veut pas payer d'avance. Le retour à vide est un problème difficile à résoudre.

[Français]

La présidente : Merci beaucoup de votre présence ici ce matin. Vous voyez, par nos nombreuses questions, l'intérêt que nous avons pour ce dossier. Soyez à l'aise de nous envoyer d'autres informations, si vous pensez que nous devons en avoir davantage.

Nous allons reprendre le travail avec comme témoins, M. Richard Corfe, président-directeur général de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, et de la table du Québec sur le transport maritime courte distance, Mme Nicole Trépanier, directrice générale des Armateurs du Saint-Laurent.

Bienvenue à vous deux. Nous allons d'abord vous entendre et, comme vous voyez, les sénateurs ont plusieurs questions à poser par la suite.

[Traduction]

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : Merci beaucoup. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a comme mandat de gérer la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement du Canada. La corporation a été créée en 1998 et s'est vue confier pour une période de 20 ans le mandat de gérer la voie maritime qui fait partie de l'infrastructure du gouvernement.

[Français]

Madame la présidente, je voudrais tout d'abord féliciter le comité d'avoir entrepris une étude du transport de marchandises par conteneur au Canada. Comme vous le savez, le volume sans cesse croissant d'expéditions par conteneur à l'échelle mondiale exerce une énorme pression sur les ports côtiers et l'infrastructure

pressure that, if left unaddressed, could result in serious implications for Canada's economy.

I appreciate this opportunity to share with you the unique perspective of the St. Lawrence Seaway Management Corporation on this pressing issue, and discuss how the seaway is well positioned to help address the challenges at hand.

[English]

As you well know, rapidly increasing trade volumes with Asia are being felt acutely on Canada's West Coast and the government has taken steps to support our West Coast ports to accommodate rising container shipments through the Pacific Gateway Strategy. However, it is important to acknowledge that it is only a matter of time before the same situation will be felt by Canada's East Coast ports. A recent study by the University of New Brunswick forecasts that container shipments throughout North America will increase by 75 per cent in the next decade. This dramatic rise will pose a number of challenges to Canada's transportation system and movement of goods; challenges that will not be limited to ports and waterways, but will also affect the efficiency of highways, railroads and border crossings.

The planned expansion of the Panama Canal will serve to exacerbate future congestion, particularly on the East Coast. At present, the gateway for shipments traveling between Asia and North America's East Coast is operating at 93 per cent capacity. However, with plans to double the Panama Canal's capacity by 2015, Canadian and U.S. East Coast ports expect to be flooded with container shipments from Asia.

The intensifying train environment requires that Canada plan for significant growth in container volumes on the East Coast as it has already done for West Coast ports through the Pacific Gateway Strategy. Not only will we need to consider the impacts on waterways, highways, railroads and borders, but we must also consider the impact this growth will have on the economy, the environment and the day-to-day lives of Canadians.

Canada is currently struggling with problems of highway congestion, safety and gridlock at border crossings at an estimated cost of hundreds of millions of dollars a year to the economy. Our over-reliance on the land-based transportation of goods has also contributed to environmental degradation caused by greenhouse gas emissions, noise pollution and highway and rail line expansion.

[Translation]

I submit that the St. Lawrence Seaway, the world's largest inland waterway, can be leveraged to support Canada's effective management of increased container shipments, ease congestion on

des transports du Canada. Si on ne réagit pas, cette pression pourrait entraîner de graves implications pour l'économie du Canada.

Je suis reconnaissant de pouvoir vous présenter la perspective unique de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent sur cette question pressante, et discuter de la façon dont la Voie maritime est placée pour aider à relever les défis qui se présentent.

[Traduction]

Chacun sait que l'essor du volume de marchandises arrivant d'Asie est vivement ressenti sur la côte Ouest. Le gouvernement a d'ailleurs pris des mesures pour aider nos ports de la côte Ouest à recevoir le nombre croissant de conteneurs, par l'entremise de la stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique. Cependant, il importe de reconnaître que c'est seulement une question de temps avant que les ports de la côte Est ne connaissent la même situation. Une étude récente de l'Université du Nouveau-Brunswick estime que dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, les expéditions par conteneur progresseront de 75 p. 100 dans la prochaine décennie. Cet accroissement radical posera un certain nombre de problèmes pour le système de transport au Canada et pour l'expédition des biens. Les problèmes ne se limiteront pas aux ports et aux voies navigables, mais toucheront aussi l'efficacité des routes, des lignes ferroviaires et des passages frontaliers.

L'élargissement prévu du canal de Panama aggravera la congestion future, surtout sur la côte Est. Actuellement, ce passage névralgique pour les expéditions entre l'Asie et la côte Est de l'Amérique du Nord fonctionne à 93 p. 100 de sa capacité. Le projet en cours doublera la capacité du canal de Panama d'ici 2015; il fera en sorte que les ports canadiens et américains de la côte Est seront submergés de conteneurs en provenance d'Asie.

L'essor du commerce exige que le Canada dresse des plans en vue de la croissance future des volumes de conteneurs sur la côte Est, comme il l'a déjà fait pour les ports de la côte Ouest au moyen de la Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique. Non seulement devons-nous tenir compte des répercussions pour les voies navigables, les routes, les lignes ferroviaires et les passages frontaliers, mais nous devons aussi prendre en considération les effets de cette croissance pour l'économie, l'environnement et la vie quotidienne des Canadiens.

Le Canada est aux prises avec des problèmes de congestion routière, de sécurité et d'embouteillage aux passages frontaliers, dont on estime qu'ils coûtent des centaines de millions de dollars par année à l'économie. Notre dépendance excessive sur le transport terrestre des biens a aussi contribué à la dégradation de l'environnement causée par les émissions de gaz à effet de serre, la pollution sonore et le développement des réseaux routiers et ferroviaires.

[Français]

Je soutiens que la Voie maritime du Saint-Laurent, la plus grande voie navigable intérieure au monde, peut être exploitée de façon à soutenir la gestion efficace d'expéditions accrues par

our busiest highways and railways and do so in a manner that is both complementary with intermodal channels and is environmentally responsible.

The seaway is strategically located. Currently, 150 million North Americans live within an eight-hour drive of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. More than 30 per cent of North America's Fortune 500 companies are located within a day's drive of the Great Lakes and the seaway. Ontario and Quebec, home base for the seaway, represent two-thirds of Canada's industrial output and are the heartland for Canada's largest retail markets.

Developing collaborative, intermodal partnerships will go a long way to successfully manage the growth of containerized freight shipments. The St. Lawrence Seaway Management Corporation has been working diligently towards this goal through our highway H₂O marketing initiative that promotes short-sea shipping along the Seaway and Great Lakes system as one solution to ease the pressures on our overloaded land-based transportation system, and to add much needed capacity to Canada's transportation system as a whole.

[English]

As the Canadian and U.S. economies grow and challenges linked to congested rail and land arteries continue to escalate, transfer of containerized cargo from large ocean-going vessels to smaller seaway-sized feeder vessels for shipment along the waterway can increasingly complement port facilities and transportation modes. Moving cargos closer to their final destination by water before transferring them to railcars or trucks offers the unique potential to relieve the strain on key transportation arteries from the Atlantic Ocean to the mid-west.

The St. Lawrence Seaway is ready and able to take on this expanded role. The seaway is built and paid for and is currently operating at 60 per cent of its capacity. This means that the seaway can accommodate an immediate upsurge in growth with little infrastructure investment; infrastructure is already in place to handle significant volumes of containerized freight.

Not only can short sea shipping feeding provide a reliable, un-congested pathway to inland markets and reduce container dwell times in ports, it also represents an environmentally responsible solution. Fuel use and greenhouse gas emissions per tonne-kilometre are significantly reduced when cargo is moved by marine transport when compared to both road and rail. Several initiatives for break-bulk cargo movements on the St. Lawrence River and into the seaway are already in place and the net benefit to the environment has accrued. Shipping along the seaway

conteneur au Canada et alléger la congestion sur nos routes et lignes ferroviaires les plus achalandées. De plus, il est possible de le faire à la fois en profitant de la complémentarité, des options intermodales et en tenant compte de nos responsabilités environnementales.

La Voie maritime est située stratégiquement. Actuellement, 150 millions de Nord-Américains vivent à moins de huit heures de route du réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Plus de 30 pour 100 des entreprises Fortune 500 d'Amérique du Nord sont établies à moins d'une journée de route des Grands Lacs et de la Voie maritime. L'Ontario et le Québec, où se situe la Voie maritime, assurent deux tiers de la production industrielle du Canada et constituent le cœur des plus grands marchés de consommation au Canada.

La mise en place de partenariats de collaboration intermodale aidera grandement à gérer efficacement l'essor des expéditions de marchandises par conteneur. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a œuvré avec diligence en ce sens par son initiative de marketing autoroute H₂O. Celle-ci fait la promotion du transport maritime à courte distance par la Voie maritime et les Grands Lacs en tant qu'une des solutions permettant d'atténuer les pressions sur notre réseau terrestre surchargé et d'ajouter au système de transport du Canada une capacité dont il a bien besoin.

[Traduction]

À mesure que les économies du Canada et des États-Unis se développent et que les problèmes associés à la congestion des artères routières et ferroviaires continuent de devenir plus importants, le transbordement des marchandises conteneurisées entre de grands navires océaniques et de plus petits porte-conteneurs aux dimensions de la Voie maritime est de plus en plus pertinent comme complément aux installations portuaires et aux autres modes de transport. Le fait d'apporter par bateau les marchandises plus près de leur destination finale, avant de les transférer sur des wagons ou des camions, offre la possibilité de soulager les tensions sur les grandes routes de transport entre l'océan Atlantique et le Centre-Ouest.

La Voie maritime du Saint-Laurent est prête et apte à jouer le rôle plus grand envisagé. La Voie maritime est déjà construite et payée, et elle est actuellement utilisée à 60 p. 100 de sa capacité. Elle peut ainsi accepter immédiatement une forte augmentation de volume presque sans investissements dans l'infrastructure. L'infrastructure existante peut recevoir de grands volumes de marchandises en conteneurs.

Le transport sur courte distance par porte-conteneurs peut certes ouvrir une voie fiable et non congestionnée vers les marchés intérieurs et réduire la durée d'entreposage dans les ports. En outre, il est une solution responsable au plan environnemental. La consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre sont sensiblement réduites lorsque les marchandises sont déplacées par bateau plutôt que par camion ou par train. Plusieurs initiatives de transport de marchandises diverses par le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime ont déjà

can also reduce highway maintenance costs for provincial governments, enhance fuel efficiency and reduce citizen commuting times to and from work.

Why is seaway not being used to its full capacity. I would respectfully submit there are a number of regulatory hurdles that prevent the shipping of containerized freight along the seaway from reaching its full potential. In particular, there are three areas where regulations act as disincentives for shippers to transport containers along the seaway system. The first regulation is the 25 per cent duty that must be paid on foreign-built ships. This duty makes it cost-prohibitive to use new foreign-built feeder vessels on the seaway and is the most serious impediment to the growth of short sea shipping. Other countries where the significant socio-economic benefits of inland water transportation have been realized, such as Holland, France and Germany, do not place such duties on foreign-built ships. Furthermore, this duty no longer serves its intended purpose, which was to encourage the rebuilding of Canada's marine fleet. Domestic shipyards are not suited to many of the special-purpose vessels required today. However, Canadian shipyards do stand to benefit from new business related to servicing vessels brought into Canada to serve short sea shipping.

The second barrier to maximizing the seaway's potential relates to our regime of antiquated pilotage regulations — the reform of which has been long overdue. Wide-ranging compulsory pilotage is outdated and cost-prohibitive in this day of experienced and well-trained masters and crews and sophisticated navigations technology. Pilotage regulations need to be updated to exempt Canadian-flagged vessels from compulsory pilotage along the St. Lawrence River.

Finally, tolls and marine service fees are also inhibiting the seaway's potential. Marine service fees and government cost-recovery programs, including seaway tolls, should be overhauled to remove economic barriers that are not present in road and rail transportation. In making these policy decisions, the social and environmental benefits of shipping along the seaway must be integrated into the total cost equation. We are confident that, when taken into account, the potential savings on land-based infrastructure investments and maintenance, and the environmental benefits of shipping by water will more than offset the minor revenue reductions that these policy changes may cause.

été lancées, et l'environnement en profite. L'expédition par la Voie maritime peut aussi réduire les frais de l'entretien du réseau routier des gouvernements provinciaux, réduire la consommation de carburant et réduire le temps que les citoyens consacrent à la navette quotidienne jusqu'au travail.

Pourquoi le réseau de la Voie maritime n'est-il pas déjà utilisé à pleine capacité? Je tiens à faire remarquer qu'un certain nombre d'obstacles réglementaires empêchent de réaliser le plein potentiel du transport maritime de marchandises par conteneur le long de la Voie maritime. En particulier, trois règlements ont pour effet de dissuader les expéditeurs de transporter des conteneurs sur le réseau de la Voie maritime. Premièrement, il y a les droits de douane de 25 p. 100 qui doivent être payés pour les navires construits à l'étranger. Ces droits font qu'il est prohibitif d'utiliser sur la Voie maritime de nouveaux porte-conteneurs construits à l'étranger. Il s'agit du plus grand obstacle à la croissance du transport maritime à courte distance. D'autres pays qui profitent des grands avantages socioéconomiques des transports maritimes intérieurs — comme les Pays-Bas, la France et l'Allemagne — n'exigent pas de droits de douane sur les navires construits à l'étranger. En outre, ces droits ne remplissent plus le but dans lequel ils avaient été adoptés, à savoir d'encourager la reconstruction de la flotte maritime du Canada. Les chantiers navals canadiens ne sont pas adaptés à la construction de toute la variété de navires polyvalents nécessaires aujourd'hui. En revanche, ils pourraient profiter d'une nouvelle clientèle pour l'entretien de ces navires importés au Canada aux fins du transport maritime à courte distance.

Le deuxième obstacle à l'exploitation du potentiel de la Voie maritime a trait à notre régime dépassé de réglementation du pilotage — à l'égard duquel une réforme s'impose depuis longtemps. Le pilotage obligatoire largement imposé n'a plus de raison d'être et impose des coûts prohibitifs en cette époque où les capitaines et les équipages sont bien formés et disposent d'une technologie avancée pour la navigation. La réglementation sur le pilotage doit être actualisée de façon à exempter les navires battant pavillon canadien du pilotage obligatoire sur le fleuve Saint-Laurent.

Enfin, les péages de la Voie maritime et les frais des services maritimes limitent aussi le potentiel de la Voie maritime. Les frais des services maritimes et les programmes gouvernementaux de récupération des coûts, y compris les péages de la Voie maritime, devraient être reconsidérés en vue d'éliminer les obstacles économiques qui ne sont pas présents dans les transports routiers ou ferroviaires. En prenant les décisions de politique à ces sujets, les retombées sociales et environnementales de la navigation sur la Voie maritime doivent être intégrées à l'équation des coûts totaux. Les choix recommandés permettront de réaliser des économies dans des investissements et les frais d'entretien relatifs à l'infrastructure terrestre. En outre, ils permettront de profiter des avantages environnementaux du transport maritime. Nous sommes convaincus que ces avantages compenseront largement toute fluctuation que les changements préconisés pourraient entraîner dans les recettes.

[Translation]

In closing, every Canadian stands to benefit from increased short-sea shipping, including containerized cargo, along the St. Lawrence/Great Lakes corridor. Encouraging the increased use of the St. Lawrence Seaway system will not take away from other transportation modes such as trucking and rail. On the contrary, it will enhance their efficiency. Our goal is to develop collaborative, intermodal partnerships to successfully manage the growth of containerized freight shipments to facilitate the movement of goods — and, indirectly, people. We hope the government can help us in this endeavour.

[English]

I thank you for your time, and will be pleased to answer any questions.

[Translation]

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent, Quebec Shortsea Shipping Roundtable: Madam Chairman, I will make my presentation in French, if it is all right with you, but I am ready to answer questions in English.

I thank the Senate committee for inviting us to present our point of view. First and foremost, my presentation is on behalf of the Armateurs du Saint-Laurent, a sector based association of 19 shipping companies. Our offices are in Quebec, and the ships of member companies must be registered in Canada. Therefore, I am representing Canadian transport companies, whereas my colleague Mr. Broad and Ms. Legars deal with international ship owners.

Our members are present mainly on the St. Lawrence River, the Great Lakes, the Seaway, the Atlantic provinces and the Arctic region of Canada.

In making this presentation, I am also wearing the hat of President of the Quebec Shortsea Shipping Roundtable. We have a mandate from the joint forum on marine transportation in Quebec, which has been in charge of implementing the Quebec government's marine transportation policy since June 2001. I do not pretend to give you the roundtable's official position, but I will share my experience as president. You should note that the roundtable includes Transport Canada and Transport Quebec, and although they trust me, they rarely send me as their official delegate to forums like the Senate.

From the five issues included in your study, I chose three that I feel qualified to speak about. Of course, I am not a specialist in containerized shipping, far from it, but I am very interested in marine issues, including containers. Regarding the federal policies and programs for promoting intermodal shipping, let me first make some comments.

[Français]

En conclusion, tous les Canadiens peuvent profiter d'un recours accru au transport maritime à courte distance, y compris pour les marchandises conteneurisées, dans le corridor Saint-Laurent/Grands Lacs. Encourager une utilisation accrue du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent ne privera en rien les autres modes de transport comme le camionnage et le train. Au contraire, on rehaussera leur efficacité. Notre but est de former des partenariats de collaboration intermodale pour gérer efficacement l'essor des expéditions de marchandises par conteneur et faciliter le mouvement des biens et, indirectement, des gens. Nous espérons que le gouvernement nous aidera dans cette optique.

[Traduction]

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé aujourd'hui. Il me fera plaisir de répondre à vos questions.

[Français]

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent, Table du Québec sur le transport maritime courte distance : Madame la présidente, je ferai ma présentation en français, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, mais je suis prête à répondre à des questions en anglais par la suite.

Je remercie le comité sénatorial de nous avoir invités pour présenter notre point de vue. Ma présentation est d'abord et avant tout faite au nom des Armateurs du Saint-Laurent, qui est une association sectorielle regroupant 19 entreprises de transporteurs maritimes. Nos bureaux sont basés à Québec et pour devenir membres, les navires doivent nécessairement être immatriculés au Canada. Donc, je représente des transporteurs domestiques, contrairement à mes collègues M. Broad et Mme Legars, qui, eux, s'occupent des armateurs internationaux.

Nos membres sont principalement actifs sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, la Voie maritime qui est un incontournable, et les provinces de l'Atlantique de même que l'Arctique canadien.

Je fais également ma présentation sous le chapeau de présidente de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance. C'est un mandat que nous a confié le forum de concertation sur le transport maritime du Québec, qui se charge de mettre en oeuvre la politique maritime du gouvernement du Québec depuis juin 2001. Je ne prétends pas présenter le point de vue officiel de la Table mais plutôt selon mon expérience en tant que présidente. Parce que vous comprendrez qu'à la Table, il y a Transports Canada et Transports Québec, et c'est rare qu'on me délègue pour les représenter officiellement dans des forums comme celui du Sénat, bien que j'aie leur confiance.

Parmi les cinq enjeux qui ont été retenus pour votre étude, j'avoue que j'en ai retenu trois, pour lesquels je me sens apte à me prononcer. Évidemment, je ne suis pas une spécialiste de la conteneurisation, loin de là, je suis une personne qui a une passion pour le maritime; ce qui inclut également le conteneur. Pour ce qui est des politiques et programmes fédéraux visant à promouvoir l'intermodal. Première chose, j'irai sous forme de commentaires.

The Quebec Shortsea Shipping Roundtable did an in-depth study of the current federal programs, to find out exactly what kind of support there is for developing shortsea shipping.

We wanted to provide adequate information for marine consigners and shippers regarding these matters. We noted that although there are many programs, they are rarely adapted to the marine sector in terms of funding and eligibility. The programs are mainly involved with building highways, public transit, acquiring new technology, developing new fuels, et cetera. Although politicians have said that collaborative intermodal transportation should be encouraged, the programs are developed, so to say, in silos. I think that previous interveners mentioned this fact. Unfortunately, this leads more to rivalry than to collaboration. It would be better to have fewer programs, aimed at organizing transportation in a general way.

I also noted that witnesses from coast-to-coast have told you that we need an overall transportation policy. To create a business environment that is favourable to the growth of intermodal transportation, we must have the proper, modern infrastructures. Therefore, substantial investment will be needed to remedy the fact that current networks are poorly integrated as a whole. This applies to several regions of Canada. Unfortunately, there is no current federal program to remedy this.

The vitality of marine transportation depends on a port system that is both dynamic and responsive. For the last 10 years, the federal government's approach has essentially been one of increasing divestiture of port infrastructure. Whenever there was a divestiture, maintenance investments dropped to a minimum level. The financial situation of the current government does not justify further enforcing this policy. We should foster the emergence of TMCD services by building modern infrastructure that meets the needs of all, and I emphasize all, transportation modes. This applies as much to regions as it does to major urban centres.

As a country, we must have a global transportation strategy rather than a piecemeal or reductionist vision. To resort to each one of these modes according to its respective strengths and benefits is a duty.

For a long time, we favoured fast routes at the expense of people's quality of life. This led to a gridlock on the road network. Even as recently as this morning, on my way here, I noted accidents, pollution, so on and so forth. Not everything is urgent. We simply need to plan otherwise, and this responsibility falls on shippers who, for now, are not entirely accountable for the choices in transportation.

In April 2006, Transport Canada organized a marine conference in Vancouver entitled "Moving Towards a Shortsea Shipping Strategy." At the end of the conference, Canada, the U.S. and Mexico signed an agreement of collaboration in this

La Table du Québec sur le transport maritime courte distance a analysé en profondeur les programmes fédéraux existants, afin de savoir avec précision ce qui soutient le développement de services de TMCD comme on dit, pour transport maritime courte distance.

Notre objectif était de pouvoir informer adéquatement les expéditeurs et les transporteurs maritimes en cette matière. Constat : bien qu'il existe une multitude de programmes, ils sont rarement adaptés au secteur maritime sur le plan du financement, voire même de l'éligibilité. Les programmes servent davantage à la construction de routes, au transport en commun, à l'acquisition de nouvelles technologies, au développement de nouveaux carburants, et cetera. Malgré des prises de position politique selon lesquelles il faut encourager la collaboration entre les modes de transport, les programmes sont plutôt développés de manière, dirais-je, ensilée. Et je crois que cela a été mentionné par mes prédécesseurs. Cela sert davantage la rivalité que la collaboration, malheureusement. Il serait préférable d'en avoir moins, mais qui mènent à l'organisation globale des transports.

J'ai également remarqué que d'une côte à l'autre on vous indique qu'il faut une politique générale des transports. Pour créer un environnement commercial favorable à la croissance de l'intermodalité, il est nécessaire de disposer d'infrastructures adaptées et modernes. Ainsi, faudra-t-il grandement investir pour corriger le fait que les réseaux actuels sont faiblement intégrés les uns aux autres, et ce, à plusieurs endroits au pays. Aucun programme fédéral actuel ne vise à corriger cette lacune, malheureusement.

La vitalité du transport maritime repose sur un réseau portuaire dynamique et adapté. Depuis plus d'une décennie, l'approche gouvernementale fédérale a essentiellement été orientée vers la cession des infrastructures portuaires, notamment. Quand il y en a eu, les investissements en entretien ont été plutôt minimaux. La situation financière actuelle du gouvernement ne justifie pas la poursuite de cette politique. Il faut favoriser l'émergence de services de TMCD en se dotant d'infrastructures modernes qui répondent aux besoins de tous les modes — et j'insiste — tous les modes. Cela vaut dans les régions comme dans les grands centres urbains.

Comme nation, nous devons disposer d'une stratégie globale des transports plutôt que d'une vision réductionniste ou à la pièce. Avoir recours à chacun des modes selon ses forces et ses bénéfices est un devoir.

On a longtemps misé sur la rapidité des acheminements au détriment de la qualité de vie de la population. Ce qui entraîne une surcharge du réseau routier. Je l'ai vécu pas plus tard que ce matin en m'en venant ici : les accidents, la pollution, et ainsi de suite. Tout n'est pas urgent. Il suffit de planifier autrement et cette responsabilité revient également aux expéditeurs qui, pour l'heure ne sont pas tellement imputables des choix de transport.

En avril 2006, Transports Canada a organisé à Vancouver une conférence maritime ayant pour thème « Vers une stratégie nord-américaine sur le transport maritime à courte distance » Le Canada, les États-Unis et le Mexique ont signé au terme de

area. We support Canada's involvement in this continental project. However, we have first some cleaning up to do in our own backyard. To this effect, a Canadian strategy must be established. A real Canadian marine policy is needed.

I would be remiss to not highlight developments that occurred in Quebec, as recently as in 2006, such as the assistance program for modal integration, that seeks to better integrate the various modes within Quebec's transportation system while also taking into account competitiveness, reducing social costs of transport activities and protecting the environment. As I was saying, the program was launched in 2006 and is valued at \$21 million over five years. The same type of commitment should be emulated by the federal government, as it has jurisdiction over marine transportation.

Another point I would like to raise is the level of coordination between government and industry stakeholders. I would say that this is a crucial component. Both government and industries have duties to fulfill. This is achieved through coordination, as well as consultation. We must make sure that what is being proposed and implemented is realistic, operable, and is fair.

It is important to create a regulatory and legislative framework, in addition to a cost structure. Mr. Corfe talked about the marine service fees, and how these fees help develop marine transportation, and even the TMCD. Today, the regulatory framework hinders the development of these services. From the shippers' point of view, marine transportation is administratively cumbersome. Imagine what the ship owners think.

If Canada truly wants to be able to absorb the influx of goods, as we foresee, a first step is needed: we need to act and plan in concert with those involved in the logistical chains, modes of transport and shippers. If the forecasts of volume increases originating from Eastern Canada and moving through the St. Lawrence-Great Lakes system are accurate, how will we make sure that the goods reach their final destination? This is where I believe that we, as a domestic transportation system, can take a position. It is great that the goods can get here, but we need to be able to transfer them to their final destination within the country. Trucking has certain limits, everybody knows that there is the labour shortage which was mentioned earlier; waiting lines at the border and in urban zones; people require better supervision of heavy trucks on the roads, an even more.

For now, the CN route between Halifax and Montreal remains free of traffic congestion, but if demand continues to accelerate, major investment will be needed in infrastructure. From this perspective, making use of the domestic marine fleet should seriously be encouraged. As Mr. Corfe was saying, this is already possible within the system. The H2O highway and the TMCD provide a solution that should be integrated with the Canadian transport system. The question I would be asking myself if I were

la conférence une entente de collaboration en ce domaine. Nous appuyons la participation à ce projet continental. Mais nous devons d'abord aménager notre propre terrain. Pour ce faire, une stratégie canadienne doit préalablement être mise en place. Une vraie politique maritime canadienne s'impose.

Je m'en voudrais de passer sous silence le fait que le Québec a développé récemment, pas plus tard qu'en 2006, un programme d'aide à l'intégration modale qui vise une meilleure intégration des modes à l'intérieur du système de transport du Québec, et ce, dans un souci de compétitivité, de réduction des coûts sociaux des activités de transport et de protection de l'environnement. Lancé en 2006, comme je l'indiquais, le programme est de l'ordre de 21 millions de dollars sur cinq ans. Le même engagement gagnerait à être obtenu du gouvernement fédéral qui a la responsabilité du transport maritime.

Autre point sur lequel j'aimerais me prononcer, c'est la coordination entre le gouvernement et les intervenants de l'industrie. Je dirais que c'est une composante cruciale. De part et d'autre, nous avons des devoirs à faire, gouvernements et industries. Cela passe par la coordination, mais aussi la concertation. S'assurer que ce qui est proposé et mis en place est réaliste, applicable et équitable.

Il importe de créer un cadre réglementaire et législatif de même qu'une structure de coûts — M. Corfe a parlé des droits de service maritime notamment, qui favorise le développement du transport maritime, et encore plus le TMCD. Actuellement, l'encadrement réglementaire est un frein au développement des services. Aux yeux des expéditeurs, le transport maritime est lourd sur le plan administratif. Imaginez ce que c'est pour les armateurs.

Si le Canada souhaite réellement absorber les flux de marchandises prévus sur son territoire, une première démarche s'impose : agir et planifier avec les acteurs impliqués dans les chaînes logistiques, les modes de transport et les expéditeurs. Si les prévisions sont justes quant à l'augmentation des volumes dans l'est du Canada et dans le système Saint-Laurent/ Grands Lacs, comment arriverons-nous à les acheminer vers leur destination finale? Et c'est là où je pense qu'on peut prendre un positionnement de transport intérieur. C'est bien que les marchandises arrivent chez nous, mais il faut les acheminer à une destination finale sur notre territoire. Le camionnage a atteint certaines limites, et le monde le sait, il y a la pénurie de main-d'œuvre qui fut mentionnée plus tôt; attente aux postes frontaliers et dans les zones urbaines; la population qui exige que la présence des poids lourds sur les routes soit mieux encadrée, et plus encore.

Entre Halifax et Montréal, le réseau du CN ne souffre pas encore d'engorgement, mais nécessitera, si la demande continue de s'accroître, des investissements majeurs dans les infrastructures. Dans cette perspective, le recours à la flotte maritime intérieure doit sérieusement être encouragé. Comme l'indiquait M. Corfe, il existe déjà de la disponibilité dans le système. L'autoroute H2O et le TMCD constituent une solution qui gagne à être intégrée au système de transport

in your shoes is the following: are the vessels needed to take on this additional load available to Canada's fleet? And I would answer you: yes, for now.

However, if we truly want to bring back the market, we, as Canadians, given the luxury we have at times to be both opportunistic and protectionist, should eliminate the 25 per cent duty charged on the importation of vessels as soon as possible. Once the demand increases, we will need specialized vessels, in particular container vessels that we will have to introduce into the system quickly and at a competitive cost.

Canada's marine fleet is aging, a fact known by all. A the moment we do not have available the shipyards to build them. The order book of serious international shipyards is filled for the next 10 to 15 years. We must think about new purchases within realistic timelines if we want to remain in the market. Canadian marine transporters and their shipper's clients are unanimous in calling for the elimination of the 25 per cent duty. This so-called protectionist measure has never served to sustain our shipyards.

My last point deals with environmental considerations. The role of political players is to level the playing field between the various modes of transport by considering infrastructure costs, how rigorously social policies and regulations are applied, and the respective environmental advantages offered by each mode. Broadly speaking, the environmental benefits of using marine transportation is vaguely known or recognized; and yet, it is the most efficient mode of transportation in terms of GHG tones emitted per kilometre, as has already been stated. What is unfortunate is that the environmental advantages of using marine transportation are not factored into the choices of shippers, at least here in Canada.

A recent international study conducted by Montreal professors Claude Comtois and Brian Slack clearly indicates that the top trading nations are those which have adopted sustainable approaches. The study drew comparisons between 800 international ports and categorically concluded that the most environmentally friendly countries were predominantly European, this goes without saying.

The Saint-Laurent and Great Lakes marine industry is currently developing a voluntary program intended to further eliminate its ecological footprint as well as perform in other respects.

Again on the European side, in an effort to stymie gridlock, offset losses in productivity that result from waiting lines, and to reduce the environmental impact, the TMCD is seen as a solution. It is seen as a key component in government programs and directions. From 1995 to 2002, there has been a 25 per cent

canadien. Si j'étais à votre place, la question que je me poserais, est la suivante : disposons-nous des navires nécessaires à cette prise en charge dans la flotte canadienne? La réponse que je vous donnerai est : oui, pour le moment.

Toutefois, si on souhaite vraiment que ce marché nous revienne, nous, les Canadiens, puisque nous avons à l'occasion le plaisir nous aussi de s'offrir le luxe d'être opportunistes et protectionnistes, il faut éliminer le plus rapidement possible les frais de 25 p. 100 de douane imposés à l'importation de navires. Quand la demande croîtra et qu'il faudra des navires spécialisés pour le transport, notamment le transport de conteneurs, nous devons rapidement et à coûts compétitifs, pouvoir en introduire dans le système.

La flotte maritime canadienne est vieillissante, c'est un fait connu de tous. Pour la renouveler, nous ne disposons pas, à l'heure actuelle, de chantiers maritimes pouvant les construire. À l'international, les carnets de commandes sont remplis pour les dix à 15 prochaines années, quand on parle de chantiers sérieux. Il faut permettre l'achat dans des délais réalistes si on vise à demeurer dans le marché. Les transporteurs maritimes canadiens et leurs clients expéditeurs sont unanimes quant à la nécessité d'éliminer les 25 p. 100 de frais de douane. Cette mesure dite protectionniste n'a jamais servi à maintenir les chantiers maritimes d'ici en vie.

Mon dernier point concerne les considérations environnementales. Le rôle des acteurs politiques est d'équilibrer la concurrence entre les modes de transport en considérant le coût des infrastructures, la rigueur dans l'application des politiques sociales, des règlements, mais aussi des avantages environnementaux propres à chacun. De façon générale, on connaît ou reconnaît peu les bénéfices environnementaux du transport maritime qui est pourtant le mode le plus avantageux comme on l'a déjà énoncé, en matière d'émissions de GES par tonne/kilomètres transportée. Ce qui est également malheureux, c'est que les avantages environnementaux du transport maritime n'influent pas encore sur le choix des expéditeurs quant au transport, du moins pas ici.

Une étude récente menée à l'échelle internationale par les professeurs Claude Comtois et Brian Slack de Montréal indique clairement que les nations qui occuperont le haut du pavé sur le plan commercial sont celles qui auront adopté des approches durables. L'étude qui a comparé la situation qui prévaut dans 800 ports à travers le monde témoigne sans équivoque d'une tendance dite verte plus marquée du côté européen, cela va de soi.

L'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs élabore présentement un programme volontaire appelé , en vue d'éliminer davantage son empreinte, mais aussi de performer à d'autres égards.

Toujours du côté européen, pour contrer l'engorgement terrestre, diminuer les pertes de productivité liées à l'attente et réduire les impacts environnementaux, le TMCD est vu comme une solution. On y accorde une place fondamentale dans les orientations et programmes gouvernementaux. Ainsi a-t-il crû de

increase in intra European movements alone. Today, the TMCD carries 40 per cent of all goods transported within Europe, whereas trucking carries 45 per cent.

Here in Canada, marine transportation continues to receive bad publicity, or its merits are hardly mentioned. Invariably, when incidents occur, they are made public, whereas statistics on the low number of accidents, spills, or loss of human life receive little coverage in the media. As the saying goes, no news is good news.

I continue to believe that our transportation choices must be based on fair and honest data. On that basis, marine transportation would deserve a much better reputation in the media, among the public and with government. You will say that it is up to us as an industry to promote our advantages, and you are right. And that is something that we have been working hard to do, over the past few years. However, it is also important for governments to contribute to that marketing exercise, because they also will benefit down the line.

Senator Dawson: I want to say at the outset that I have no hesitation in supporting your demands. What you are saying seems obvious and it was even before everyone was talking about the environment and global warming. But I would like to ask you some specific questions.

Ms. Trépanier, there are projects underway in Quebec. We saw the cabotage project between Sept-Îles and Quebec City. I would like to know how many trucks you estimate that initiative has taken off the highway between Sept-Îles, Tadoussac and Quebec City. Is this something that the government should encourage through amendments to the regulations?

I just want to bring in a bit of history here. You talked about the 2001 maritime policy. I do have to tell you that, before 2001, Quebec had no marine policy at all. I can accept people wanting to blame the Canadian government for the lack of progress, but it has to be admitted that since this was federal jurisdiction, there was a silo approach of not doing anything because these matters came under the federal government. That meant that there were no roundtables where it could have been decided that, instead of road repairing, it might be more logical to cut down on trucking and use coastal shipping at least 9 months of the year, if not 12. That is just a little correction I wanted to make. I would like you to give me an example of a similar case that would reduce trucking.

[English]

Mr. Corfe, you made three comments. When was the last time there was a study on the 25 per cent levy and how has the government addressed that issue or has there been any attempt, either legislative, regulatory or consultative in the last so many years to touch that 25 per cent levy? With the closing of Davies Shipbuilding and other shipbuilding capacities, it seems that we are protecting a market that no longer exists. It was probably justified historically but it seems to me that it is not justified in 2007.

25 p. 100 de 1995 à 2002, dans les mouvements intra-européens seulement. Le TMCD représente aujourd'hui 40 p. 100 du total des marchandises transportées en Europe, alors que le camionnage en obtient 45 pour cent.

Ici, on persiste cependant à faire une mauvaise presse au transport maritime ou on élude tout simplement ses mérites. Les incidents sont invariablement publicisés, alors que les statistiques quant au faible nombre d'accidents de déversement ou de perte de vie laissent les médias plutôt froids. Comme on dit : les gens heureux n'ont pas d'histoire.

Je continue à croire que nos choix en matière de transport doivent reposer sur des données justes et honnêtes. À ce titre, le transport maritime mériterait d'avoir une réputation plus reluisante auprès des médias, de la population et des gouvernements. Vous me répondrez qu'il nous revient en tant qu'industrie de faire la promotion de nos avantages et vous aurez raison. C'est d'ailleurs ce à quoi nous nous dévouons depuis quelques années. Cependant, il importe aussi que les gouvernements contribuent à cet exercice de marketing, car en bout de course, ils en seront également les bénéficiaires.

Le sénateur Dawson : Dès le départ, je vais vous dire que, pour ma part, je n'ai aucune hésitation à appuyer vos revendications. Cela semble évident et ce l'était avant même que l'on parle d'environnement et du réchauffement de la planète. Mais j'aimerais vous poser des questions séparément.

Madame Trépanier, il existe des projets maintenant à Québec. On a vu le projet de cabotage entre Sept-Îles et Québec. Je voudrais savoir combien, selon vous, cela a enlevé de camions sur la route, entre Sept-Îles, Tadoussac et Québec. Est-ce que c'est quelque chose que le gouvernement, dans sa réglementation, pourrait encourager par des modifications?

Je ferai un peu d'historique. Vous avez parlé la politique maritime de 2001. Par contre, je suis obligé de vous dire qu'avant 2001, le Québec n'avait pas du tout de politique maritime. Je peux accepter que l'on blâme le manque de progression du gouvernement canadien, mais il faut admettre que puisque c'était de juridiction fédérale, on fonctionnait en silos en disant : c'est du domaine fédéral, on ne s'en mêle pas. Ce qui nous empêchait d'avoir des tables de concertation où justement on arrivait à la conclusion qu'au lieu de refaire la route, ce serait peut-être plus logique d'alléger le camionnage par les voies maritimes, au moins neuf mois pour ne pas dire douze mois par année. C'est simplement une petite correction. J'aimerais que vous me donniez un exemple d'un cas semblable, qui allégerait le camionnage.

[Traduction]

Monsieur Corfe, vous avez fait trois observations. À quand remonte la dernière étude du péage de 25 p. 100 et de quelle manière le gouvernement a-t-il traité cette question ou a-t-il essayé soit par voie législative, réglementaire ou consultative, de modifier ce péage de 25 p. 100 au cours des dernières années? Il semble que nous protégions un marché qui n'existe plus depuis la fermeture de certains chantiers navals, dont la Davies Shipbuilding. Ce péage avait probablement sa raison d'être dans le passé, mais il me semble qu'il ne sert plus à rien en 2007.

When were the last major changes made to the pilotage regulations? We experienced the advances in technology yesterday, while at the Port of Montreal. The port security has knowledge of where each ship is going and they have play-by-play knowledge of every buoy in the river.

Your third point was cost recovery. Again, in the 1990s, we had billions of dollars of deficit and the government had to look at ways of saving money and sharing the pain. I would agree with you that today, given the surpluses that the great previous government left this government, that there are capacities for the government to look at partnerships with industry. I do not think there is a free game any more. We are not going to go back into deficit financing, I would not encourage the government or the next government to get into that, but there are ways in which we could define partnerships between utilizers of the seaway and the Canadian government in trying to modernize some of those facilities, without going into funding by deficit.

[Translation]

Ms. Trépanier: You have asked a number of questions, but they are relevant. Both of the shortsea shipping projects recently implemented in Quebec originate in Sept-Îles. The first, for the Alouette aluminium refinery, which was increasing its production to 250,000 tons of aluminium and aluminium ingots a year, was feeling pressure from North Shore residents. For those who may be less familiar with the region, Highway 138 is the only road link to the aluminium refinery. The statistics show that there are far too many accidents on that road. It is an expensive, twisty highway that carries a huge amount of truck traffic. Moreover, when you get to Baie-Sainte-Catherine going in the direction of Sept-Îles, you have to take a ferry because there is no bridge across the Saguenay River, at least at this point, and I do not think that people want one.

As to the ferry, the CEO recently said that the heavy trucks were taking such a toll on the ferry's structure that its life expectancy would probably be reduced by 5 to 10 years. We are talking here about a ship. Just imagine what they do to the roads. People lobbied to have other transportation modes used for supplying and linking points along the North Shore.

I will speak on behalf of the Government of Quebec for two seconds and say that Highway 138 is a problematic, expensive highway that results in huge cost for damages to people involved in road accidents, emergency services and so on.

How many trucks were taken off the road because of that project? We have with us the secretary of the Marine Transportation Roundtable who can help me out. I am not great with numbers. Between Sept-Îles and Trois-Rivières, we are talking about 15,000 truck loads a year. That is a lot. That means a 15,000 ton reduction in greenhouse gases for the

À quand remontent les dernières modifications importantes à la réglementation sur le pilotage? Nous avons constaté hier les nouvelles technologies lorsque nous étions au Port de Montréal. Les services de sécurité portuaire connaissent la destination de chaque navire et ils reçoivent continuellement de l'information sur chacune des bouées dans le fleuve.

La troisième question que vous avez soulevée est celle de la récupération des coûts. Encore une fois, dans les années 1990, nous avions des déficits s'élevant à plusieurs milliards de dollars et le gouvernement a cherché des moyens d'économiser et de répartir le fardeau. Je serais d'accord avec vous pour dire qu'aujourd'hui, étant donné l'excédent légué par l'excellente administration précédente au gouvernement actuel, celui-ci pourrait chercher à créer des partenariats avec l'industrie. Je pense qu'il n'y a plus rien de gratuit. Nous n'allons pas revenir au financement déficitaire, je n'encouragerais pas le gouvernement actuel ni le prochain à créer des déficits, et il y a moyen de créer des partenariats entre les utilisateurs de la Voie maritime et le gouvernement du Canada dans le but de moderniser certaines des installations, sans avoir recours au financement déficitaire.

[Français]

Mme Trépanier : Il y a beaucoup de questions, mais elles sont pertinentes. EN ce qui concerne les deux projets de TMCD qui se sont réalisés récemment au Québec, les deux prennent leurs origines de Sept-Îles. Le premier, pour l'Aluminerie Alouette qui, passant à une phase de production plus importante, c'est-à-dire 250 000 tonnes d'aluminium, de lingots d'aluminium annuellement, sentait une pression de la part des résidents de la Côte-Nord. Pour ceux qui sont moins familiers, la route 138 est le seul axe routier qui puisse mener à l'aluminerie. C'est une route où les statistiques démontrent un nombre excessivement élevé d'accidents. C'est une route coûteuse, sinueuse, et qui est énormément utilisée par les camions. De plus, lorsqu'on arrive à Baie-Sainte-Catherine, on traverse le Saguenay, disons vers Sept-Îles, et l'on utilise un service de traversier, parce qu'il y a absence de route. Il n'y a pas de pont, du moins pas encore et je ne pense pas qu'on en veuille.

Au sujet du traversier, son président-directeur général a dit récemment que la structure du traversier est tellement sollicitée par le poids des camions qu'on va probablement réduire son espérance de vie de cinq à dix ans. Il s'agit ici d'un navire. Imaginez les routes. Les gens avaient fait des pressions pour qu'on envisage d'autres modes d'approvisionnement et d'acheminement de la Côte-Nord.

Pour le gouvernement du Québec, je vais parler en son nom deux secondes, la 138 est un axe routier problématique, coûteux, et qui entraîne aussi énormément de dédommagements des accidentés de la route par la suite, les services d'urgence, et cetera.

Combien en a-t-on enlevé pour ce projet-là? Il y a ici le secrétaire de la Table sur le transport maritime qui peut m'appuyer. Je ne suis pas la meilleure personne pour les chiffres. Donc, dans le cas de Sept-Îles jusqu'à Trois-Rivières : 15 000 passages de camions par an. C'est beaucoup. Et 15 000 tonnes de GES par année ainsi économisées dans l'environnement.

environment. In road costs the Quebec Transportation Department saves \$700,000 a year. We are happy to pass along those kinds of figures.

The second project is the Forestville Kruger project, involving a very small municipal port, and it is starting with a barge service. Wood chips are shipped on barges to Trois-Rivières. It is an ongoing service that replaces 18,000 truck shipments a year, if I understand correctly. Those are significant numbers.

I forgot to mention that the Alouette aluminium refinery shipments, once they reach Trois-Rivières, can then be sent by truck, train or vessel, since the Seaway has obtained its new volumes in the recent months.

Regarding the other question you asked me about how federal regulations can support these projects, this has been discussed abundantly at the Quebec roundtable and, as I said, Transport Canada is represented by policy people.

I have said so and I will repeat it: federal marine transportation regulations are not suited to shortsea shipping. It was developed and designed on the basis of cabotage considerations, and those realities no longer exist. Today we need to adapt to our international commitments, often for value-added cargo. The very basis for marine transportation development, at least in the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway system, but elsewhere as well, is raw materials and the provision of supplies to isolated communities. In other words, the members that I represent do not ship many containers, unless they are going to the Arctic. They transport iron ore, grain, et cetera.

Senator Dawson: Yes. If there were a report card, you would get an A.

Ms. Trépanier: That is very nice of you. Was my knowledge broad enough?

[English]

Mr. Corfe: I would like to make a point about the aluminium companies in Trois-Rivières. We have been able to take some of that aluminium at Trois-Rivières to Toledo; it was once transported by road and rail. That is an example of when something starts to move, starts to make sense, you can leverage it into the future.

With respect to Senator Dawson's questions, the 25 per cent seems to be forever under study. It comes up in the context of international trade because we are the only country that has this kind of regulation. Up until recently, I think it is fair to say there has not been a consensus even in the industry around what to do with it. Some organizations have had to go ahead and pay the 25 per cent on newly built vessels. It is a bit of an issue to give this new generation a free pass. The Canadian ship operators and owners are on the same page with respect to a process to phase it

Les coûts de la route, les économies réalisées pour le ministère des Transports du Québec : 700 000 \$ par année. C'est le genre de chiffres qu'on est heureux de communiquer.

Le deuxième projet est celui de Kruger de Forestville qui est un port de propriété municipale, un tout petit port, et comme pour le premier projet, il s'occupe du service de barges. Ce sont des copeaux de bois qui sont mis à bord de la barge et transportés jusqu'à Trois-Rivières. Ce service continue et a entraîné, je crois, 18 000 passages de camions de moins annuellement. Ce sont des quantités assez importantes.

J'ai oublié de mentionner tout à l'heure que dans le cas de l'aluminerie Alouette, une fois rendu à Trois-Rivières, l'acheminement peut se faire par camion, par train, ou par navire, puisque la Voie maritime a obtenu ses nouveaux volumes dans les récents mois.

Au sujet de l'autre question que vous me posiez : Comment la réglementation fédérale peut-elle soutenir ces projets? Pour l'heure, on en a abondamment discuté à la Table du Québec, et comme je le disais, Transports Canada est représenté par des gens des politiques, notamment.

Je l'ai dit et je le répète : la réglementation fédérale en matière de transport maritime n'est pas adaptée au transport maritime de courte distance. Elle a été adoptée, élaborée et érigée soit selon des considérations de cabotage, à l'époque, des réalités qui n'existent plus. Aujourd'hui, on les adapte selon les engagements qu'on prend à l'international, souvent pour du cargo qui a une valeur ajoutée et la base même du développement du transport maritime, du moins dans le système Saint-Laurent et Grands Lacs, mais cela vaut pour ailleurs, ce sont les matières premières et de l'approvisionnement aux communautés éloignées. Bref, les membres que je représente transportent peu de conteneurs, à moins d'aller dans l'Arctique. Ils transportent du minerai de fer, du grain, et cetera.

Le sénateur Dawson : Oui. S'il y avait un bulletin, ce serait un « A ».

Mme Trépanier : Vous êtes gentil. Mes connaissances transversales, ça va?

[Traduction]

M. Corfe : J'aimerais dire un mot au sujet des alumineries de Trois-Rivières. Nous avons pu transporter une partie de cet aluminium de Trois-Rivières à Toledo; auparavant, il était transporté par camion et par train. Voilà un exemple de quelque chose qui commence à bouger, qui commence à être logique et qu'on peut utiliser comme levier.

En réponse aux questions du sénateur Dawson, j'ai l'impression qu'on ne cesse jamais d'étudier le péage de 25 p. 100. C'est une question qui est soulevée dans le contexte du commerce international, car nous sommes le seul pays qui applique ce genre de règlement. Jusqu'à tout récemment, je pense pouvoir dire en toute honnêteté qu'il n'y avait même pas de consensus au sein de l'industrie sur ce qu'il convenait de faire au sujet de ce péage. Certains organismes ont été obligés de payer 25 p. 100 pour les navires nouvellement construits. Si la nouvelle

out. They are talking about it in Ottawa. Every time there is talk of a trade pact with another country, this topic is discussed because they are seen as barriers. It is topical and maybe just needs a little bit of a push to get it on the front burner and get it resolved.

Pilotage seems to be on the agenda always. Pilotage is important, safety on the waterway is extremely important, the pilotage and pilots play a role in certain circumstances to make that happen, and we go on record as saying that this is an important part of what we do. As Ms. Trépanier said, we are caught on the policies that tend to be for vessels coming into coastal ports and not inland waters. In addition, having pilots onboard vessels, whether ocean or inland vessels, throughout the Great Lakes and open waters — which is a fourth coast for us — increases the cost. It increases the cost to a point where the economics of trying to do the right thing for the environment, trying to do the right thing for congestion, do not work. The Great Lakes pilotage is under internal departmental review. There has been a review at the departmental level for the St. Lawrence pilotage and maybe Ms. Trépanier can talk more about that, because the pilotage associations have to be self-sufficient. Self-sufficiency means you pass your costs onto the users. The way the regulation is set up now; there are not a lot of incentives to drive down those costs. It is a cost-recovering mode. There is work going on at the departmental level and there are initiatives underway. A full review of the Pilotage Act would be something we will be pushing for.

Your third point is on cost recovery. When the management corporation was created in 1998, it was created as a not-for-profit corporation with a mandate to run the system and recuperate the costs we incur through the tolls we charge.

I think Senator Eyton made a point earlier on the railway operating ratios. An asset like the seaway is what we call a perpetual asset; it will be there forever. If you are going to use it, it has to be maintained. Two kinds of costs go into maintaining the seaway: One is the operating cost and the other is the upkeep cost, the capitalization cost. Our position is that the seaway should have a revenue structure that covers its operating costs, and the government who owns the asset, should be responsible for the maintenance of the way into the future. We are talking about \$80 million. There is about \$40 million of cost recovery from the Coast Guard. We are not talking about enormous amounts of money when you compare it to the barrier that it creates to getting into this market. We are trying to get short sea shipping up and running and we are missing environmental opportunities because it is cost prohibitive.

There is, again, work going on here. There is work going on through the marine association to try and resolve the issue of cost recovery from the Coast Guard, which goes back to the mid-1990s. We are working with Transport Canada on a

génération n'est pas assujettie à ce péage, cela cause un problème. Les exploitants et les propriétaires de navires canadiens sont d'accord pour que le péage soit éliminé graduellement. Ils en discutent à Ottawa. Chaque fois qu'il est question d'un pacte commercial avec un autre pays, on discute du péage qui est perçu comme un obstacle. C'est un problème local, mais il suffirait d'une petite pression pour le remettre à l'ordre du jour et le régler.

Le pilotage semble toujours être à l'ordre du jour. Le pilotage est important, la sécurité sur les voies navigables est extrêmement importante, le pilotage et les pilotes jouent un rôle dans certaines circonstances pour l'assurer, et nous disons publiquement que c'est une partie importante de ce que nous faisons. Comme Mme Trépanier l'a dit, nous sommes prisonniers des politiques qui privilégient les navires qui relâchent dans les ports côtiers plutôt que ceux qui naviguent dans les eaux intérieures. En outre, avoir des pilotes à bord des navires, qu'ils soient océaniques ou de navigation intérieure, dans tous les Grands Lacs et au large — ce qui est une quatrième côte pour nous — augmente les coûts. Cela augmente les coûts au point où il est plus rentable de faire ce qu'il faut pour protéger l'environnement et éviter la congestion. Le pilotage dans les Grands Lacs fait actuellement l'objet d'un examen interne au ministère. Il y a eu un examen ministériel du pilotage dans le Saint-Laurent et peut-être que Mme Trépanier pourrait vous en parler davantage parce que les associations de pilotage doivent être autonomes. L'autonomie signifie que vous répercutez vos coûts sur les usagers. Actuellement, la réglementation est telle qu'il n'y a guère d'encouragement à les abaisser. C'est le mode du recouvrement des coûts qui s'applique. Il se fait du travail au niveau du ministère et des initiatives sont en cours. Nous allons réclamer un examen complet de la Loi sur le pilotage.

En troisième lieu, vous avez parlé du recouvrement des coûts. Quand la Corporation de gestion a été créée en 1998, elle était à but non lucratif et avait pour mandat de gérer le système et de recouvrer les coûts au moyen des péages que nous percevons.

Tout à l'heure, le sénateur Eyton a parlé du ratio d'exploitation des chemins de fer. Un élément d'actif comme la Voie maritime constitue ce que l'on appelle du capital fixe; il existe à perpétuité. Pour l'exploiter, il faut en assurer la maintenance. Deux types de coûts entrent dans la maintenance de la Voie maritime : le coût d'exploitation et le coût d'entretien, le coût de capitalisation. Nous estimons que la Voie maritime devrait avoir une structure de recettes qui couvre ses coûts d'exploitation, et l'État, qui est propriétaire de l'élément d'actif, devrait être responsable de sa maintenance dans l'avenir. On parle d'environ 80 millions de dollars. Il y a à peu près 40 millions en recouvrement des coûts venant de la Garde côtière. On ne parle pas de sommes énormes quand on considère l'obstacle que cela crée quand l'on veut pénétrer sur ce marché. Nous essayons de favoriser les transports maritimes à courte distance et nous ne saisissons pas les occasions que nous offre la préservation de l'environnement à cause de nos coûts trop élevés.

Dans ce domaine aussi, il se fait du travail. L'Association maritime essaie de régler le problème du recouvrement des coûts venant de la Garde côtière, un problème qui remonte au milieu des années 1990. Nous travaillons avec Transports Canada à un

management agreement that is under discussion at the moment, as to how we can rationalize the toll structure we charge. These items are under discussion. What tends to happen, though, is they stay under discussion and nothing actually comes to fruition. Madam chair, initiatives like this one might push this issue into action.

[Translation]

The Chairman: Transport Canada recently held workshops on shortsea shipping in every region of Canada and it organized a conference with the United States and Mexico on this issue in April 2006. Canada, the United States and Mexico signed an agreement to study best practices in the area of shortsea shipping. Where are we with that in terms of promoting shortsea shipping of containers on the St. Lawrence River?

Ms. Trépanier: That is an excellent question, and I asked myself the same thing when I was preparing today's presentation.

After all, container shipping is not a big market at the domestic level. I would be lying if I told you that we shipped a lot of containers or if I told you that we could respond tomorrow if large quantities were transferred to us, in the event that they could be found. There are a few Ro-Ro container ships, which can roll containers on or off trucks or other modes of transportation. They are used in the Arctic. They are used for bringing in supplies. Those types of ships are not only more flexible, but they can be used where it is more difficult to come into shore, where there is no dock or port to be able to unload the vessel. These ships are the most in demand everywhere around the world. There are very few of them available on the market.

The other consideration in going down that road and acquiring a vessel that costs \$50 million to \$60 million is that you need guaranteed markets and guaranteed volumes. At both the international and domestic levels, we have often had to operate in a spot-market context. Shippers want so many tons of cargo taken from a given point as quickly as possible to another point to arrive at a certain time on a certain day. Ships are not bought for spot markets. There need to be long-term commitments. Shippers need to commit and show loyalty to a given mode of transportation. Right now, however, it is a race. There is competition among the various modes. And marine transportation, it must be said, is not the most flexible for turning on a dime. So the container ships that people see on the St. Lawrence are heading to Mr. Taddeo's port in Montreal. Those heading in the other direction, and there are some at the Quebec City Port, near boulevard Champlain are containers carried on vessels going to Falcon Bridge in the North. So it is mining equipment or construction material for workers' accommodation in the North.

accord de gestion actuellement en cours de discussion au sujet de la manière de rationaliser notre structure de péage. Ces points font l'objet de discussions. Ce qui arrive trop souvent, cependant, c'est que l'on continue d'en discuter sans que cela aboutisse. Madame la présidente, des initiatives comme celle-ci pourraient peut-être faire bouger les choses.

[Français]

La présidente : Transports Canada a tenu des ateliers sur le transport maritime de courte distance dans chacune des régions du Canada récemment, et a organisé en avril 2006, une conférence avec les États-Unis et le Mexique sur cette question. Une entente a été conclue entre le Canada, les États-Unis et le Mexique pour étudier les meilleures pratiques au chapitre du transport maritime à courte distance. Où en sommes-nous en ce qui concerne le fleuve Saint-Laurent pour favoriser le transport des conteneurs à courte distance?

Mme Trépanier : C'est une excellente question, que je me suis posée, en prévision de ma présentation aujourd'hui.

Parce que le conteneur n'est pas un marché acquis au transport intérieur. Je vous mentirais si je vous disais qu'on en fait beaucoup. Et je vous mentirais aussi si je vous disais que demain matin nous pourrions y répondre si on nous transférait d'importantes quantités, si on pouvait aller en chercher. Il y a quelques navires, souvent on pense aux navires qu'on appelle « Ro-Ro » Ce sont des rampes d'accès qui permettent de rouler la marchandise soit avec les camions ou autres. Ces navires servent dans l'Arctique. C'est là où l'approvisionnement est nécessaire. Ce sont des navires qui sont, non seulement plus flexibles, mais qui permettent dans des zones où l'accès à la rive est difficile, où il n'y a pas de quai, pas de port, de décharger à proximité des rives. À l'heure actuelle, ces navires sont ceux qui sont les plus recherchés à travers la planète. Il y en a très peu de disponibles sur le marché.

L'autre élément, c'est que pour s'engager dans cette voie, c'est-à-dire acquérir un navire qui peut coûter 50 à 60 millions de dollars, il faut avoir des garanties de marché et des garanties de volume. Souvent dans le cas du transport intérieur comme dans l'international, on a eu à opérer dans un contexte qu'on appelle de marché « spot ». L'expéditeur veut qu'on prenne tant de tonnes de marchandise à tel endroit, qu'on l'achemine le plus rapidement possible en garantissant une arrivée à tel point, telle date, telle heure. On n'acquiert pas un navire pour faire du « spot ». Il faut des engagements à long terme. Il faut que les expéditeurs se commitent et se fidélisent face à un mode. Mais pour l'instant, c'est la course. On est dans un contexte de compétition entre les modes. Et le mode maritime, il faut le dire, n'est pas le plus flexible pour se retourner rapidement. Donc, les conteneurs sur le Saint-Laurent, ce sont les navires qui viennent au port de M. Taddeo, à Montréal. C'est ce qu'on voit passer. Et puis ceux qui quittent, il y en a quelques-uns au Port de Québec, près du boulevard Champlain, ce sont des conteneurs qui sont pris par des navires qui vont chez Falcon Bridge dans le Nord. Donc, c'est du matériel pour la mine ou pour des installations de travailleurs du Nord.

[English]

Mr. Corfe: You asked where we are. Transport Canada has had short sea shipping on their radar for just over four years. About four years ago on the seaway, we co-chaired a group of interested parties to look at how we could get container traffic on the system. We partnered with the Ports of Halifax and Hamilton, a couple of American ports because the seaway is a binational operation, and with some of the ocean and domestic carriers. We came up with a business case of what it would take and we identified some of the barriers that would need to be addressed. With Transport Canada, we identified the cost of the system as a barrier, the 25 per cent pilotage seaway toll. We identified the environmental benefits and the social benefits that come with this kind of movement. The environmental benefits of feedering for example, from Halifax into Montreal or into the Great Lakes are not factored into the equation. The businessperson making the decision does not see those costs or take alliance with those benefits. We talked about some of the environmental costs of such issues as greenhouse gases, pollution and congestion. We talked about how to factor them into the equation. Ms. Trépanier is right; it is the chicken and the egg. You cannot get a ship and say, "Okay, now fill it up with containers." You have to have a way of ensuring that the market is there.

There are ships available. I would suggest that if there were a change in the policies there would be containers coming out of Halifax into Montreal, coming out of Halifax into the Great Lakes, coming out of Montreal to Toronto. Both Montreal and Toronto are equipped with container equipment. Montreal does a million-plus TEUs already. TEUs are twenty-foot equivalent units. Rather than using Highway 401 to move containers to Toronto and the Ontario market, short sea shipping is an ideal opportunity. The costs do not work out because of things like the cost of the Canadianization of the vessels, the pilotage. We need some way of getting past those barriers to entry. They were identified three years ago; we are still working on them.

[Translation]

The Chairman: Cabotage issues have an impact on Canada's room to manoeuvre regarding shortsea shipping. And the Canadian government cannot act alone because of free trade. But since 2005 the United States has agreed to discuss these issues. Do you have any idea where discussions are at between Canada and the United States? Do you think it is possible to make the cabotage rules more flexible in order to be able to promote shortsea shipping?

Ms. Trépanier: I think it is possible but, once again, having attended a number of conferences with the Americans either in the U.S. or in Canada, I have the feeling that the priority is gridlock and not environmental considerations. When you look at the High-95 that crosses the United States and you see how complicated it is to get into the Port of New York and how the cargo is moved around in those areas, people are going to be interested in this by default. The problem will be there. This is

[Traduction]

M. Corfe : Vous avez demandé où nous en sommes. Le transport maritime à courte distance est dans le collimateur de Transports Canada depuis plus de quatre ans. Il y a à peu près quatre ans, à la Voie maritime, nous avons coprésidé un groupe d'intéressés pour voir comment on pouvait intégrer le transport conteneurisé au système. Nous avons créé un partenariat avec les ports d'Halifax et de Hamilton, quelques ports américains parce que la Voie maritime est une entité binationale, et avec certains transporteurs océaniques et intérieurs. Nous avons produit une analyse de rentabilité et recensé les obstacles à lever. Avec Transports Canada, nous avons cerné le coût du système comme un obstacle, le péage du pilotage dans la Voie maritime de 25 p. 100. Nous avons circonscrit les avantages socioenvironnementaux de ce changement. Les bienfaits pour l'environnement de faire de la collecte, par exemple, à partir d'Halifax vers Montréal ou vers les Grands Lacs ne sont pas inclus dans l'équation. La personne d'affaires qui décide ne voit pas ces coûts et ne se rend pas compte de ces avantages. Nous avons parlé du coût environnemental de facteurs comme les gaz à effet de serre, la pollution et la congestion. Nous avons discuté de la façon de les incorporer à l'équation. Mme Trépanier a raison. C'est l'œuf et la poule. On ne peut pas prendre un navire et dire : « D'accord, maintenant remplissez-le de conteneurs. » Il faut trouver le moyen de s'assurer que le marché existe.

Il y a des navires disponibles. S'il y avait des changements dans les politiques, il y aurait des conteneurs qui partiraient d'Halifax pour aller à Montréal, pour aller dans les Grands Lacs, pour aller à Toronto. Montréal et Toronto sont tous les deux équipés de matériel pour les conteneurs. Montréal fait déjà plus d'un million d'EVP. Au lieu d'emprunter la 401 pour transporter des conteneurs jusqu'à Toronto et sur le marché ontarien, le transport maritime à courte distance est un moyen idéal. Les coûts ne marchent pas à cause de choses comme le coût de la canadienisation des navires, le pilotage. Il faut trouver le moyen de contourner ces obstacles à l'entrée sur ce marché. Ils ont été recensés il y a trois ans; on y travaille encore.

[Français]

La présidente : Les questions liées au cabotage ont un impact sur la marge de manoeuvre du Canada en ce qui concerne le transport maritime à courte distance. Et le gouvernement canadien ne peut pas agir seul en raison du libre-échange. Mais depuis 2005, les États-Unis acceptent de discuter de ces questions. Avez-vous une idée où en sont les discussions entre le Canada et les États-Unis? Et croyez-vous possible un assouplissement des règles de cabotage qui serait de nature à favoriser le transport à courte distance?

Mme Trépanier : Je le crois disponible mais, encore une fois, pour avoir assisté à quelques reprises à des conférences avec les Américains, soit en territoire canadien ou de leur côté, j'ai le sentiment que ce n'est pas les considérations environnementales qui importent, c'est simplement la congestion. Si on parle, par exemple, de l'autoroute 95 qui traverse les États-Unis, et qu'on regarde combien c'est compliqué d'entrer au Port de New York et comment on diffuse la marchandise dans ces zones-là, c'est par

what I keep saying about the European example. When we look at the situation on the West Coast, why do we need to wait until the problem affects us? Let us take a proactive approach rather than a reactive one for once.

As for the Americans, I do think that they will cooperate. They will look to see if they have a problem and they will solve it; they will take advantage of the opportunity. Then they will impose their solution on us. I think it would be better for us to be more proactive and to say that since we are playing together, we need to set the rules together.

The Vancouver conference was aimed at developing such a continental approach. As we know, since the events of September 11, a continental approach is inevitable. Whatever one side decides has an impact on the other side. The same is true for markets. We live in a free-trade context. But it seems that, despite all these commitments, we are still bumping up against obstacles, impediments and hurdles whereas in the various forums everyone is theoretically in agreement. That is the conclusion that I am expecting on feasibility.

The crucial thing for the Quebec roundtable is that the service should either go to or come from any port in Quebec. It would go anywhere on the continent. It could go down to Florida. When I hear that truckloads of granite leave Lac St-Jean and go all the way to Florida, I say that fortunately, these are not perishable goods. We can wharf a ship and then we can take a few and help you out. We can do this kind of thing. Nevertheless, we must review our methods and our economic approach. People often think that sustainable development only has to do with the environment. To the contrary, sustainable development must take into account the economy, the environment, and the availability of resources of future generations. I think that these are some of the deciding factors.

[English]

Mr. Corfe: The seaway by design is binational. When the seaway was created, it was created in a binational format. We are intricately involved in what is going on with respect to the U.S. To be fair, we have barriers and they have barriers as well. The Jones Act is one barrier that is not likely to go away. The other barrier is the harbour maintenance tax, which is a charge on the value on the good coming into U. S. ports. There is action in the U.S. Congress with respect to eliminating the harbour maintenance tax for short sea shipping. There are some barriers and there is some movement.

Ms. Trépanier said that it has to be seamless. Since 9/11, security is important. We do a very good job with the U.S. with respect to clearing vessels into the system. They are cleared before they get into the seaway in Montreal, for crews, for last ports of call, for cargo. The clearing of vessels is done in a way to keep the economy running as seamlessly as possible. There is a great deal

défaut qu'on va s'y intéresser. C'est parce que le problème sera là. Alors que c'est ce que je ne cesse de répéter quand on regarde l'exemple européen. Quand on parle de la situation sur la côte Ouest, pourquoi faut-il attendre que le problème nous touche? Pour une fois, adoptons une attitude offensive plutôt que défensive.

Dans le cas des Américains, je vous dirai : oui, ils vont collaborer. Ils vont regarder s'ils ont un problème, ils vont le régler, ils vont être opportunistes. Ensuite, ils vont nous imposer une façon de faire. Moi, je pense que nous aurions intérêt à être plus proactifs et dire : on joue ensemble, mais on doit aussi établir des règles ensemble.

La conférence de Vancouver visait justement une approche continentale. Et puis on le sait, depuis les événements du 11 septembre, l'approche continentale, on ne pourra pas la nier. Ce qui se décide d'un côté a de l'impact de l'autre. Les marchés, c'est la même chose. On est dans un contexte de libre-échange. Par contre, on dirait que l'on continue malgré tous ces engagements, à se frapper à des barrières, à des freins et des entraves, alors que théoriquement quand on en discute dans des forums, tout le monde est d'accord. C'est la conclusion quant à la faisabilité que j'attends.

Dans le cas de la Table du Québec, je vous dirai, que pour nous, ce qui compte, c'est que le service soit à destination ou en provenance d'un port du Québec, n'importe lequel. Il peut aller à l'échelle continentale. Il pourrait descendre en Floride. Quand j'entends qu'il y a des camions de granite qui partent du Lac St-Jean pour s'en aller jusqu'en Floride, je dis : de grâce, ce n'est pas périssable. On peut mettre un navire à quai et puis on peut en prendre quelques-uns et on va vous aider là-dessus. C'est ce genre de choses. Par contre, il faut revoir nos façons de faire et notre approche économique. Si on parle de développement durable, les gens disent souvent : c'est de l'environnement. Non, le développement durable, c'est de prendre en considération les aspects économiques, l'environnement, et penser à la pérennité des ressources pour l'avenir, les générations à venir. Je pense que cela stimule un peu des décisions.

[Traduction]

M. Corfe : Par définition, la Voie maritime est binationale. Dès sa création, les entités étaient binationales. Nous avons été mêlés de très près à ce qui se passe avec les États-Unis. En toute justice, nous avons nos obstacles à nous et eux ont les leurs. Le Jones Act est un obstacle qui ne risque pas de disparaître. L'autre obstacle, c'est la taxe d'entretien des ports, des droits imposés sur la valeur du produit qui entre dans les ports américains. Il est question au Congrès américain d'éliminer cette taxe pour le transport maritime à courte distance. Il y a des obstacles et il y a du mouvement.

Mme Trépanier a dit qu'il ne devait pas y avoir de discontinuité. Depuis le 11 septembre 2001, la sécurité est importante. Nous faisons de l'excellent travail avec les États-Unis pour ce qui est d'autoriser l'admission des navires dans le système. Ils sont approuvés avant d'être admis dans la Voie maritime à Montréal, pour les équipages, pour les deniers ports

of cooperation. It is when you get into the other areas that, as Ms. Trépanier says, they are on the same page at a conference, but when they go back and face the realities of their communities, their constituents, it changes.

[Translation]

Ms. Trépanier: Excuse me, Madam Chairman. Let me add something. United States trade unions are putting up a resistance to what they imagine to be a terrible invasion by foreign manpower. This has an enormous influence on policy.

[English]

Senator Tkachuk: Can you give me the amount in dollars that the 25 per cent represents?

Mr. Corfe: To be honest, I do not have figures for you, Senator, but it is not much. In our submission we showed the number of Canadian vessels in service, which has fallen considerably in the last 20 years. We were down to 111 Canadian vessels in 2005. The last seaway-sized vessel equipped to carry 870 truckloads of goods was built in 1982. There are few requirements to replace the fleet and the companies are holding off as much as they can because of this charge. If you put \$40 million into a vessel, you are going to pay \$10 million more to bring it into Canada. I do not have the figure, but I can imagine it is not very high because few Canadian vessels are built overseas. There are some, but not many.

Senator Tkachuk: If this disincentive were removed, you believe it would increase the traffic. Do you have an estimate of how much it would increase the traffic?

Mr. Corfe: Halifax is a port that is going to see the opportunities of growth in containers. Montreal is the same; the only difference between Halifax and Montreal is you can get bigger vessels into Halifax than you can Montreal. If you want to move the containers that are going to be coming on our shores — either east or west — you are going to have to have capacity. Our belief is that the rail capacity is pretty well used up. Certainly if you talk to the users of rail services, they will say that the service is not very good because of capacity issues. You can always build more roads, but the truth is, there are cross-border problems and truck driver availability is restricting.

We are going to be looking for capacity and we have that capacity on the seaway. We can move another 40 million tonnes of cargo every year on the seaway. We could move 250,000 to 300,000 containers out of Halifax or Montreal through the seaway into the heartland of North America with the infrastructure we have now. It might take a little bit of money, but not much. The capacity is there, the availability is there and the market is starting. To comment on Ms. Trépanier's remark, it would be nice to be ahead of the curve for once.

d'escalade, pour le fret. L'approbation de navires se fait d'une manière qui permet à l'économie de tourner dans toute la mesure du possible sans discontinuité. Il y a beaucoup de coopération. C'est quand vous abordez les autres domaines, comme Mme Trépanier l'a dit, ils tiennent le même langage à une conférence, mais lorsqu'ils reviennent et affrontent la réalité chez eux, leurs électeurs, ça change.

[Français]

Mme Trépanier: Excusez-moi, madame la présidente. Il y a un petit complément. Il y a aussi une résistance du côté américain de la part des syndicats devant l'envahissement qu'ils imaginent terrible de la part de la main-d'œuvre en provenance des pays étrangers. Cela joue énormément dans le poids politique.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk: Pouvez-vous me dire quelle somme représentent les 25 p. 100?

M. Corfe: Pour être honnête, je n'ai pas les chiffres pour vous, sénateur, mais ce n'est pas beaucoup. Dans notre exposé nous avons donné le nombre de navires canadiens en service, qui a beaucoup baissé au cours des 20 dernières années. Nous étions rendus à 111 navires canadiens en 2005. Le dernier navire aux dimensions de la Voie maritime équipé pour transporter 870 chargements de biens a été construit en 1982. Peu de choses incitent à remplacer la flottille et les compagnies attendent le plus possible à cause de ces droits. Si vous investissez 40 millions dans un navire, vous allez devoir payer 10 millions de plus pour le faire venir au Canada. Je n'ai pas les chiffres, mais j'imagine que ce n'est pas très élevé parce que peu de navires canadiens sont construits à l'étranger. Il y en a quelques-uns, mais pas beaucoup.

Le sénateur Tkachuk: Si cet obstacle était levé, vous pensez que cela ferait augmenter le trafic. Avez-vous une idée de combien?

M. Corfe: Halifax est un port qui va voir les possibilités de croissance des conteneurs. Montréal, c'est pareil; la seule différence entre Halifax et Montréal c'est que vous pouvez accueillir de plus gros navires à Halifax. Si vous voulez transporter les conteneurs qui vont arriver sur nos côtes, est et ouest, il va falloir se doter de la capacité. À notre avis, la capacité ferroviaire est à peu près toute utilisée. Les usagers des chemins de fer vous diront que le service n'est pas très bon à cause des problèmes de capacité. On peut toujours construire d'autres routes, mais la vérité c'est qu'il y a des problèmes à la frontière et qu'il y a moins de camionneurs.

On va manquer de capacité et cette capacité on l'a dans la Voie maritime. On peut transporter 40 millions de tonnes de plus de marchandises chaque année. On pourrait transporter entre 250 000 et 300 000 conteneurs à partir d'Halifax ou de Montréal en passant par la Voie maritime vers le cœur de l'Amérique du Nord avec l'infrastructure qu'on a actuellement. Ça pourrait demander un peu d'argent, mais pas beaucoup. La capacité est là, la disponibilité est là et le marché commence. Pour revenir sur ce que disait Mme Trépanier, ce serait bien pour une fois d'avoir une longueur d'avance.

We have been in serious discussions with the big carriers, Hapag-Lloyd and Maersk; they are just looking for what they call another string to their bow. In Halifax, it is CN or the road; in Montreal, it is CP or the road. CP is talking about going on strike this week. CN was on strike a couple of times this year. Suppliers are looking for other routes, other opportunities, other relief valves, if you like, and that is what we are saying. The seaway can be another string to the bow, it can be a relief valve, it is not going to be the primary mover of containers but it is a capacity we can throw in the mix to help.

Senator Tkachuk: You mentioned seaway tolls and marine services. I assume that seaway tolls would be used for operating costs, but I do not know that for sure. Please give the committee your recommendations concerning seaway tolls and marine services.

You said, "In making these policy decisions, the social and environmental benefits of shipping along the seaway must be integrated into the total cost equation." A line like that always screams "subsidy," at me and so I want to know if I am on the right track. Railways claim they are more environmentally efficient.

Please expand on the social and environmental benefits. By social benefits, you mean that there is less noise and fewer trucks on the roads; I am not sure what you mean.

Mr. Corfe: On the cost side, Senator, the Coast Guard marine service fees, total about \$40 million. They are charges that came in the mid-1990s, and which the industry has been trying to get away from since then. The fees are a burr under the saddle of the industry. Many of the fees are charged on the East Coast while not charged on the West Coast. I come back to my point that the St. Lawrence Seaway and the river is really our fourth coast and yet we do not treat it like a coast. We need about two-thirds of the money we charge in tolls to run our operation. The rest goes into the capitalization of the structure. We are suggesting that we should set our tolls at a level where they would cover our operating costs and have the government, who owns the infrastructure, pay the money to upkeep the infrastructure into the future.

Senator Tkachuk: You mean the capital costs.

Mr. Corfe: Yes, the capital costs. That is the seaway's position. The industry position is that it should be a freeway. If we want to encourage use of this water transportation, short sea shipping, it should be a freeway, it should be like the truck on the road; you pay a license and off you go. We are caught between two things. Our position is that we should have the revenue from tolls to cover the operating costs. The industry though would tell you that it should be a freeway. If you want to encourage people to do the right thing, use this mode of transportation where it can be used,

Nous sommes en discussions sérieuses avec les gros transporteurs, Hapag-Lloyd et Maersk; ils sont en quête de ce qu'ils appellent une autre corde à leur arc. À Halifax, c'est le CN ou la route; À Montréal, c'est le CP ou la route. Il est question que CP tombe en grève cette semaine. CN l'a été quelques fois cette année. Les fournisseurs sont à la recherche d'autres voies, d'autres possibilités, d'autres soupapes de sûreté, en quelque sorte, et c'est ce que nous disons. La voie maritime peut être une autre corde à leur arc, elle peut être une soupape de sûreté, ce ne sera pas le principal mode de transport des conteneurs, mais c'est une option que nous pouvons ajouter à l'éventail pour aider.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé des péages de la Voie maritime et des services maritimes. J'imagine que les péages serviront à financer les coûts d'exploitation, mais je n'en suis pas sûr. Faites-nous part de vos recommandations au sujet des péages de la Voie maritime et des services maritimes.

Vous nous avez dit : « En prenant les décisions de politique à ces sujets, les retombées sociales et environnementales de la navigation sur la Voie maritime doivent être intégrées à l'équation des coûts totaux ». Quand je lis une phrase comme celle-là, je vois en lettres majuscules le mot « subvention ». Je veux savoir si je suis dans la bonne voie. Les chemins de fer affirment qu'ils sont plus efficaces sur le plan environnemental.

Parlez-moi plus de ces retombées sociales et environnementales. Par retombées sociales, vous voulez dire qu'il y a moins de bruit et moins de camions sur les routes; je ne sais pas exactement de quoi vous parlez.

M. Corfe : Du côté des coûts, sénateur, les droits des services maritimes de la Garde côtière, le total est d'environ 40 millions. Ces droits ont été instaurés au milieu des années 1990 et l'industrie essaie de les faire disparaître depuis. Beaucoup de ces droits, imposés sur la côte Est, ne sont pas sur la côte Ouest. Je reviens à ce que je disais, la Voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve sont vraiment notre quatrième côté mais on ne la traite pas ainsi. Nous avons besoin d'à peu près les deux tiers de l'argent que nous percevons en péage pour faire fonctionner le système. Le reste va à la capitalisation de la structure. Nous disons que nous devrions fixer nos droits de péage à un niveau qui couvrirait nos coûts d'exploitation et que le gouvernement, qui est propriétaire de l'infrastructure, paie pour l'entretien de l'infrastructure dans l'avenir.

Le sénateur Tkachuk : Vous parlez des dépenses en immobilisations.

M. Corfe : Oui, les dépenses en immobilisations. C'est la position de la Voie maritime. L'industrie, elle, estime qu'elle devrait être gratuite. Si nous voulons encourager le recours à cette voie navigable, au transport maritime à courte distance, elle devrait être gratuite, comme le camion qui est sur la route; vous payez l'immatriculation et puis vous partez. Nous sommes coincés. Selon nous, nous devrions avoir les recettes issues des péages pour couvrir nos dépenses d'exploitation. L'industrie vous dira que la Voie maritime devrait être gratuite. Si vous voulez

it should be the same as the road; it should be a license to operate on the freeway and no other charges.

With respect to the question of economic and social benefits, the point that we would like to make is that the person who is booking the cargo is going to look at the cost from A to B of that cargo. For the most part, the person will not look at the environmental impact of moving via that route. The only entity that can bring that to the table is the government. I do not think it is a question of subsidies; it is more a question of incentives to do the right thing for society as a whole as opposed to just for the bottom line.

I think Senator Eyton referred to the shareholders of CNR and CPR. If you are making decisions with the shareholders only in mind, you are going to do the thing that the business case drives you to do. What we are saying is there are many factors here in the environmental and social aspects that do not come to the table when the businessman makes his decision. How can we structure it such that people make the right decisions when they are moving cargo, as opposed to the decisions that benefit their corporation?

Senator Tkachuk: The only way you can do that is either through subsidies to entice them to use the seaway, or through penalties for them to use trucks or railroad; in other words, some kind of a tax. We had the 25 per cent tax to provide incentives, but it failed because the market did not agree with it.

We are talking about forcing people to use a particular mode of transportation based on costs that people are not able to fix. It is not enough of an incentive that there will not be as much noise down by the railroad track or by the highway.

Mr. Corfe: Yes, the social impacts, certainly in the noise area, are more tenuous.

Senator Tkachuk: That is just opportunity for government.

Mr. Corfe: If you use the generally quoted figures on greenhouse gas emissions by marine vessels, they are one-half for the same movement of freight in rail and about one-tenth of those of trucks. There is an opportunity to do some linkage if the government so wished.

Senator Tkachuk: Just so we cut to the chase and we take that environmental and social cost and put it aside, can you make an economic argument for using the seaway over rail and truck?

Mr. Corfe: The business cases we have done are coming closer all the time. As I said earlier on, three years ago we were a couple of hundred dollars a container out. We brought it down; in our last discussion with some of the liners, we were down to \$60-\$70 a

encourager les gens à faire ce qu'il y a de bien, avoir recours à ce mode de transport quand c'est possible, ce devrait être la même chose que la route; un permis pour emprunter gratuitement cette voie de transport sans rien de plus.

En ce qui concerne les retombées sociales et environnementales, ce que nous voulons dire, c'est que la personne qui affrète un cargo va considérer le coût de A à B de ce cargo. Normalement, la personne ne considère pas les conséquences pour l'environnement d'emprunter ce mode de transport. La seule entité qui puisse en tenir compte, c'est le gouvernement. Ce n'est pas une question de subsides; il s'agit plutôt d'encourager à faire ce qu'il est bon pour la société dans son ensemble au lieu de ne tenir compte que des résultats financiers.

Le sénateur Eyton a parlé des actionnaires du CN et du CP, je crois. Si vous prenez vos décisions en ne songeant qu'aux actionnaires, vous allez agir en fonction de l'analyse de rentabilité. Nous, nous disons qu'il y a beaucoup d'autres facteurs d'ordre environnemental et social qui n'interviennent pas quand un homme d'affaires prend ses décisions. Comment peut-on faire en sorte qu'il prenne la bonne décision quand il expédie des marchandises au lieu de décider uniquement en fonction des avantages pour son entreprise?

Le sénateur Tkachuk : La seule façon de faire cela c'est soit au moyen de subventions pour les encourager à emprunter la Voie maritime soit en les pénalisant de se servir des camions ou du chemin de fer; autrement dit, une sorte de taxe. Nous avions les 25 p. 100 de taxe pour servir d'encouragement, mais ça n'a pas marché parce que le marché était contre.

On parle ici de forcer les gens à recourir à un mode de transport en particulier en fonction de coûts que les gens ne peuvent pas corriger. Ce n'est pas un encouragement suffisant de savoir qu'il n'y aura pas autant de bruit en bordure du chemin de fer ou de l'autoroute.

M. Corfe : Oui, les impacts sociaux, certainement dans le secteur du bruit, sont moins évidents.

Le sénateur Tkachuk : Ce n'est qu'une possibilité pour le gouvernement.

M. Corfe : Si vous vous servez des chiffres généralement cités sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires, ils ne sont que la moitié pour le même mouvement de marchandise par chemin de fer et à peu près le dixième à ceux des camions. C'est l'occasion pour le gouvernement de faire la comparaison s'il le veut.

Le sénateur Tkachuk : Pour qu'on en arrive au but, et que l'on mette de côté le coût social et environnemental, pouvez-vous présenter les arguments financiers en faveur du recours à la Voie maritime plutôt qu'aux chemins de fer ou aux camions?

M. Corfe : Les analyses de rentabilité que nous avons faites se rapprochent constamment. Comme je l'ai dit, il y a trois ans, l'écart était d'à peu près 200 \$ par conteneur. Nous l'avons réduit; lors de nos dernières discussions avec certaines lignes maritimes,

container. The things like the 25 per cent tax, the seaway tolls, and the pilotage would level the playing field.

Senator Fox: I have a few questions for Mr. Corfe and Madame Trépanier. When you talk about operating at 60 per cent of its capacity, what is the historical average? Are you going up, are you going down? Was it ever much higher than 60 per cent?

Mr. Corfe: If we go back over the history, it has been a lot higher. In the mid- to late-1970s — the seaway came into being in 1959 — the cargo volumes were 76 to 77 million tonnes, last year we were at 47 million tonnes.

Senator Fox: Have the impediments or the challenges grown over time? Is that why it is going down?

Mr. Corfe: The market has changed. The seaway was built for bulk cargo; it was built to bring in iron ore and to take grain out. Those markets have changed. The efficiency of steel making has changed; we are moving one-half the iron ore we moved 20-25 years ago. The grain market has changed.

Senator Fox: What percentage of lack of use of capacity would you attribute to market changes and what percentage to the impediments that you have mentioned?

Mr. Corfe: I think the best way to answer that is that the reduction in cargo comes from market changes and we have not been able to capitalize on the new market. The new market is containers. We have not found a way to break into that market. General cargo, containerized areas, is about 8 per cent to 10 per cent of our volumes. In our estimation, we need to grow that to 25 per cent or 30 per cent.

Senator Fox: You say that you can "... enhance fuel efficiency and reduce citizen commuting times to and from work." You must be referring to Highway 401, because I cannot imagine you are talking about the traffic around Regina.

Mr. Corfe: If we look at trade corridors or the gateway from Quebec to Montreal and Toronto to Hamilton and into Windsor, that corridor moves a lot of cargo and is home to many commuters.

Senator Fox: Is that because of the lack of ring roads?

Mr. Corfe: That is right, yes. It is the amount of trucks on the road, going around. In the GTA, for instance, there is a large volume of cargo just going around whereas the water route could be used.

Senator Fox: I suppose it makes the owners of Highway 407 quite happy.

Mr. Corfe: You do not see many trucks on Highway 407.

Senator Fox: You do not.

Mr. Corfe: No, they will not pay to use it.

nous étions rendus à 60 \$ ou 70 \$ le conteneur. Des choses comme la taxe de 25 p. 100, les péages de la Voie maritime et le pilotage égaliseraient la situation.

Le sénateur Fox : J'ai quelques questions à poser à M. Corfe et à Mme Trépanier. Vous parlez de fonctionnement à 60 p. 100 de la capacité; quelle est la moyenne historique? Elle monte ou elle descend? Est-ce qu'elle a jamais beaucoup dépassé les 60 p. 100?

M. Corfe : Si l'on revient en arrière, elle a été beaucoup plus élevée. Entre le milieu et la fin des années 1970 — la Voie maritime a ouvert en 1959 — le volume des marchandises était de 76 ou 77 millions de tonnes; l'an dernier, le volume était de 47 millions de tonnes.

Le sénateur Fox : Les choses sont-elles devenues plus difficiles avec le temps? Pourquoi la capacité baisse-t-elle?

M. Corfe : Le marché a changé. La Voie maritime a été construite pour les marchandises en vrac; sa vocation était d'importer les minerais de fer et d'exporter les céréales. Ces marchés ont changé. L'efficacité de la sidérurgie a changé; nous transportons la moitié du minerai de fer que nous transportions il y a 20 ou 25 ans. Le marché des céréales a changé.

Le sénateur Fox : Quel pourcentage de la sous-utilisation de la capacité attribueriez-vous à l'évolution du marché et quel pourcentage aux problèmes que vous avez mentionnés?

M. Corfe : La meilleure façon de vous répondre est de dire que la réduction du fret vient de l'évolution du marché et que nous n'avons pas été en mesure de profiter du nouveau marché. Le nouveau marché est celui des conteneurs. Nous n'avons pas trouvé le moyen de pénétrer ce marché. Le fret général, le volume transporté en conteneur, représente de 8 à 10 p. 100 de notre volume. Nous estimons que nous devrions porter cela à 25 ou à 30 p. 100.

Le sénateur Fox : Vous avez dit que pouvez « ... réduire la consommation de carburant et réduire le temps que les citoyens consacrent à la navette quotidienne jusqu'au travail ». Vous pensez probablement à la route 401 parce que je ne crois pas que vous puissiez parler de la circulation autour de Regina.

M. Corfe : Si nous considérons les couloirs commerciaux ou la porte de Québec à Montréal et de Toronto à Hamilton et à Windsor, ce couloir transporte beaucoup de marchandises et abrite beaucoup de monde.

Le sénateur Fox : Est-ce parce que l'on manque de routes de ceinture?

M. Corfe : Oui. C'est la quantité de camions sur la route. Dans l'agglomération de Toronto, par exemple, il y a un volume important de marchandises qui empruntent la route alors qu'elles pourraient être transportées par bateau.

Le sénateur Fox : Je suppose que les propriétaires de la route 407 en sont très heureux.

M. Corfe : Il n'y a pas beaucoup de camions sur la 407.

Le sénateur Fox : Non.

M. Corfe : Non, ils ne sont pas prêts à payer.

Senator Fox: They will not pay the toll.

Mr. Corfe: No, I use Highway 407 regularly and I seldom see trucks.

Senator Fox: You say the second barrier to maximizing the seaway's potential relates to a regime of antiquated pilotage regulations. I assume you are referring to the pilotage fees. How expensive are the fees and are they relevant in this equation?

Mr. Corfe: They are relevant. When you have a full-sized seaway vessel that is carrying bulk cargo, 28,000 tonnes, the unit cost of adding another cost to it is divided by 28,000 tonnes. When you talk about general cargo or containers, you are talking about smaller vessels with the same charge, so your unit cost is going up by two or three times. If you are only moving 10,000 tonnes or 8,000 tonnes on that vessel the unit cost is increasing by a factor of three.

Senator Fox: And you are arguing that the compulsory pilotage is actually outdated?

Mr. Corfe: Yes, in certain areas. We have compulsory pilotage on the river and Ms. Trépanier may have a comment on that, where we have Canadian vessels that go up and down the river; that is their livelihood. We have compulsory pilotage in the centre of Lake Superior, Lake Michigan, Lake Huron, Lake Ontario, Lake Erie, which is like being at sea, which in our estimation, is not required. You were at the Port of Montreal; you saw their technology. We on the seaway were the first to put in the AIS system, automatic information system, which is a satellite tracking system. You know exactly where the vessels are from a control point. The vessel knows where it is, and it knows where other vessels are, so the technology has changed, but our pilotage thinking has not changed in line with it.

Senator Fox: We talked about tolls and marine services and I may have missed part of your answer to Senator Tkachuk. If you reduced or eliminated tolls and marine service fees, it would require a subsidy from the government on the overall operations of the seaway. Would this subsidy open us to some kind of retaliatory measures or counter-measures of some kind, by the trucking industry in the United States?

Mr. Corfe: First, the U.S. took the tolls off their locks in 1986. They faced that hurdle and they see us charging for a service for which they do not charge.

Our position, as the seaway corporation, is that we do not want to be in the subsidy business. We want to split the operating cost of running the day-to-day system from the infrastructure upkeep cost. We believe that if we have a toll structure that covers our operating cost that would be the most sensible way. The government owns the infrastructure and the management corporation runs it. We believe that the future cost of

Le sénateur Fox : Ils ne veulent pas payer le péage.

M. Corfe : Non, je prends régulièrement la 407 et je ne vois pas souvent de camion.

Le sénateur Fox : Vous dites que le deuxième obstacle à l'optimisation du potentiel de la Voie maritime est un régime de réglementation du pilotage complètement désuet. Je suppose que vous parlez des droits de pilotage. Qu'est-ce que cela représente et est-ce pertinent dans cette équation?

M. Corfe : Tout à fait. Quand il s'agit d'un bateau de dimensions normales qui transporte des marchandises en vrac, 28 000 tonnes, le coût unitaire d'un coût supplémentaire est divisé par 28 000 tonnes. Lorsqu'il s'agit de marchandises diverses ou de conteneurs, les bateaux sont plus petits et le prix est le même si bien que le coût unitaire est deux ou trois fois supérieur. Si l'on ne transporte que 10 000 ou 8 000 tonnes, le coût unitaire est multiplié par trois.

Le sénateur Fox : Et vous dites que le pilotage obligatoire est en fait désuet?

M. Corfe : Oui, dans certains endroits. Nous avons le pilotage obligatoire dans le fleuve et Mme Trépanier pourra peut-être vous dire quelque chose à ce sujet, où des bateaux canadiens remontent et descendent continuellement; vivent de cela. Nous avons le pilotage obligatoire au centre du lac Supérieur, du lac Michigan, du lac Huron, du lac Ontario, du lac Erie, où l'on est comme en mer, et où, à notre avis, ce n'est pas nécessaire. Vous êtes allés au Port de Montréal; vous avez vu la technologie. Sur la Voie maritime, nous étions les premiers à adopter le système d'information automatique qui est un système de positionnement par satellite qui permet de savoir exactement où se trouvent les navires à partir d'un point de contrôle. Le navire sait où il se trouve et il sait où sont les autres navires, ce qui montre que la technologie a évolué mais que notre réflexion en matière de pilotage n'a pas évolué parallèlement.

Le sénateur Fox : Nous avons parlé des péages et des services maritimes et je n'ai peut-être pas saisi au complet votre réponse au sénateur Tkachuk. Si l'on réduisait ou éliminait les péages et les droits des services maritimes, il faudrait une subvention du gouvernement pour les opérations générales de la Voie maritime. Cette subvention risquerait-elle d'entraîner des mesures de représailles ou certaines contre-mesures de la part du secteur des transports routiers aux États-Unis?

M. Corfe : Premièrement, les États-Unis ont supprimé les péages de leurs écluses en 1986. Ils ont supprimé cet obstacle et constatent aujourd'hui que nous imposons des frais pour un service qui chez eux est gratuit.

Nous estimons, en tant que société responsable de la Voie maritime, que nous ne devrions pas avoir à demander des subventions. Nous voulons séparer le coût de fonctionnement quotidien du système du coût de l'entretien des infrastructures. À notre avis, la mise en place d'un système de péage qui nous permettrait de couvrir nos frais de fonctionnement serait l'option la plus sensée. Le gouvernement serait le propriétaire de

maintaining that infrastructure should be a government cost. In that way, I think we get out of the subsidy argument.

[Translation]

Senator Fox: Ms. Trépanier, you spoke of the environment, and currently, we hear that everything is just fine and that marine transportation plays a role of the white knight when it comes to reducing greenhouse gas. Does the use of ships not create other pollution problems for our rivers and waterways?

Ms. Trépanier: This is an excellent question. As a matter of fact, this is the reason why we took up the initiative. We modestly concluded that we had been right over the years in saying that our greenhouse gas emissions were lower than those of other modes of transport in terms of tons per kilometre. This does not mean that we do not produce other emissions that have an impact on health. As for instance, knocks, socks, and various kinds of nitrogen. I have often said that although we are good, we cannot rest on our laurels. We can be overtaken by others, which is very good. I think that it makes life more interesting. Industries also need this kind of motivation.

Senator Fox: What is the purpose of the program, and who does it include?

Ms. Trépanier: It is a voluntary program that includes company executives and presidents. As a matter of fact, we decided to invest in the top. We can intervene at the top. For instance, if someone is a member, then I can address the person in charge of the environment for the Seaway Management Corporation, and they will accept my advice to make a smaller ecological footprint. I can advise them to implement such and such a program. The person goes to see their boss, but the boss is busy on that day. The boss replies: yes, yes, just leave me a note. However, if we bring all the presidents and CEOs together in one room and tell them to promote a given option, they return to their companies and really get things done. In this way, we have a much greater impact.

Secondly, we constantly seek to improve, to take note of our shortcomings and to step up our efforts in eradicating them. This is how I would sum it up.

Senator Fox: Thank you.

Ms. Trépanier: You are welcome.

[English]

Senator Zimmer: While in Vancouver, we heard about an increase of traffic from Asia. A recent study at the University of New Brunswick states that container shipping between North America will increase by 75 per cent over the next decade. My

l'infrastructure et la Corporation de gestion se chargerait de son fonctionnement. À notre avis, c'est le gouvernement qui devrait assumer le coût de l'entretien de l'infrastructure dans l'avenir. Cela nous permettrait d'en finir avec l'argument des subventions.

[Français]

Le sénateur Fox : Madame Trépanier, vous avez parlé de l'environnement et on a eu tendance aujourd'hui à nous dire que, tout est beau, tout est fin, que le « white knight » en matière de réduction de gaz à effet de serre, c'est effectivement la navigation maritime. Il y a sûrement d'autres problèmes. Peut-être qu'il y a une comparaison très favorable à faire dans le cas de réduction de gaz à effet de serre. Est-ce qu'il n'y a pas d'autres problèmes associés à l'utilisation de bateaux et à la pollution qu'ils laissent dans nos rivières, dans nos fleuves?

Mme Trépanier : C'est une excellente question. Parce qu'en fait, c'est la raison pour laquelle le programme a démarré. On a réalisé, en toute modestie, qu'on avait raison depuis des années de dire que nos émissions de gaz à effet de serre étaient moindres que les autres modes de transport par tonne/kilomètres. Cela ne veut pas dire qu'on ne produit pas d'autres émissions atmosphériques qui ont un impact sur la santé. Par exemple, les « knocks », les « socks » et cetera, des sortes d'azote. Et souvent, mon point de vue a été de dire : quand on est bon, on ne peut pas s'asseoir et puis dire qu'on va le rester. Il y en a toujours d'autres qui vont nous surpasser et puis c'est très bien. Je pense que c'est ce qui fait la motivation dans la vie. Mais, dans une industrie, c'est important de l'avoir aussi.

Le sénateur Fox : Le programme rejoint qui, et dans quel but?

Mme Trépanier : C'est un programme volontaire qui réunit des dirigeants d'entreprises, des présidents. En fait, on s'est dit : il faut investir en haut. Agir en haut, par exemple ce monsieur est membre de telle organisme, alors je peux très bien parler avec le responsable de l'environnement à la Corporation de gestion de la Voie maritime, il va être d'accord pour que je lui dise : vous devriez diminuer votre empreinte environnementale. Vous devriez faire tel et tel programme. Il en parle à son patron, son patron cette journée est occupé. Son patron dit : oui, oui, tu me mettras une note. Mais quand on réunit tous les présidents et les CEO dans une salle et puis qu'on leur dit : allez-vous vendre ceci? Quand ils retournent dans la compagnie, ça descend. Donc, l'impact est beaucoup plus grand, d'abord.

Deuxièmement, c'est dans une perspective de constamment s'améliorer, mais de confirmer que nous avons des défauts et promouvoir en même temps notre volonté de les faire disparaître. Je résumerais cela de la sorte.

Le sénateur Fox : Merci.

Mme Trépanier : Cela me fait plaisir.

[Traduction]

Le sénateur Zimmer : Quand nous étions à Vancouver, nous avons appris que le trafic en provenance de l'Asie avait augmenté. D'après une étude récente de l'Université du Nouveau-Brunswick, l'expédition de marchandises par conteneur entre l'Asie et

third comment concerns the planned expansion of the Panama Canal. We are getting pressure from the east, from the west and from the south.

I come from Manitoba and I think you know where I am heading: to the North ports. We are looking at all parts of the world but we are not looking at the North. Ms. Trépanier, you mentioned the Arctic and as soon as you mention Churchill all of a sudden, "well, the ice." With climate change that may cause other problems. The Americans say we cannot go there because of security. The Russians laugh and say, "Come on, we've been there 50 years under the ice." That is a reality.

We have pressure coming from all over the world. We have to take into consideration the northern polar route. The Americans would prefer that we fly right over Canada, deposit the containers and equipment into the U.S. and truck it back.

Do you see how realistic this venture would be to open up the Arctic and the polar route?

With climate change, would it be a reality — maybe not right now, but in the near future — of becoming another port to relieve pressure around the world. What is your opinion?

Mr. Corfe: There is good and bad to climate change. If you look at it in this context, climate change could at some point open up a port like Churchill for more than the three or four months it is open now. When the seaway opened, it was open for eight and a half months. Now we are pushing nine and a half months and looking at 10. With climate change, the seaway may well be able to open 10 months a year. There are some good points about climate change. The bad point, of course, is what else comes with it.

I honestly do not have an opinion on whether it would be possible to open a polar port as you suggest. The point is that we are going to have to look at every possible mode of transportation, all the capacity, and put it into the equation. When the Panama Canal opens its third line and when all the lanes are moving — because they do not want ships waiting three or four days at anchor at Long Beach or Vancouver or wherever — 10,000 TEU vessels through the Panama Canal, hitting the East Coast, they are going to be swamping the market as well. We are going to be looking for all the capacity we can put into the mix and maybe Churchill is part of that capacity.

Ms. Trépanier: I was asked that question last week in Ottawa. I think the three key things are that when we talk about climate change we think about warming, which is not necessarily a durable thing. It is unpredictable and tricky to know and understand when and if the ice will break. The Canadian companies that are in the Arctic are facing navigation challenges because of that unpredictability. The passage is

l'Amérique du Nord devrait augmenter de 75 p. 100 au cours des 10 prochaines années. J'aimerais aborder également l'élargissement prévu du canal de Panama. Nous subissons actuellement des pressions venant de l'Est, de l'Ouest et du Sud.

Je suis originaire du Manitoba et vous aurez peut-être compris ce à quoi je veux en venir : les ports dans le Nord. Nous examinons les possibilités partout dans le monde mais pas dans le Nord. Madame Trépanier, vous avez mentionné l'Arctique et dès que vous avez mentionné Churchill, quelqu'un a invoqué la présence de glaces. Avec les changements climatiques, cela pourrait engendrer d'autres problèmes. Les Américains estiment que nous ne pouvons pas nous engager dans cette voie pour des raisons de sécurité. Cela fait pouffer de rire les Russes qui font remarquer qu'ils assurent une présence dans cette région depuis 50 ans, sous la glace. Et c'est un fait.

Nous sommes la cible de pressions venant de toutes les parties du monde. Nous avons également envisagé la route polaire du Nord. Les Américains préféreraient que nous survolions le Canada, que nous déposions les conteneurs et l'équipement aux États-Unis et que nous les ramenions par camion.

L'idée d'ouvrir un accès par l'Arctique et la route polaire vous semble-t-elle réaliste?

Étant donné le réchauffement climatique, est-ce que ce pourrait être un moyen — peut-être pas dans l'immédiat mais dans un proche avenir — d'atténuer les pressions qui existent dans le monde entier, grâce à un autre port? Qu'en pensez-vous?

M. Corfe : Le changement climatique a de bons et de mauvais effets. Il pourrait dans l'avenir permettre à un port comme celui de Churchill de rester ouvert pendant plus de trois ou quatre mois par année, ce qui est le cas à l'heure actuelle. Quand on a inauguré la Voie maritime, elle n'était ouverte que pendant huit mois et demi. À présent, elle est ouverte à la circulation pendant neuf mois et demi et bientôt dix chaque année. Par suite du changement climatique, il se pourrait bien que la Voie maritime soit navigable dix mois par année. Comme je l'ai dit, le changement climatique a du bon et du mauvais. Bien entendu, le mauvais, ce sont ses autres effets.

Je vous avoue très franchement que j'ignore s'il serait possible d'ouvrir un port dans l'Arctique. Dans cette équation, nous devons envisager tous les modes de transport possibles, et leur capacité totale. Quand le canal de Panama ouvrira sa troisième voie et que toutes les voies seront fonctionnelles — parce qu'on ne veut pas que des navires restent à l'ancre trois ou quatre jours à Long Beach ou Vancouver en attendant de passer — des navires de 10 000 EVP traverseront le canal de Panama, arriveront à la côte Est et inonderont eux aussi le marché. Nous aurons besoin de la plus grande capacité possible, et le Port de Churchill pourrait en offrir une partie.

Mme Trépanier : On m'a posé la même question la semaine dernière à Ottawa. Quand il est question de changement climatique, nous pensons tout de suite au réchauffement, qui n'est pas nécessairement un phénomène durable. Il est prévisible, si bien qu'il est difficile de savoir si et quand la glace va se rompre. Les compagnies canadiennes dont les navires naviguent dans l'Arctique ont des difficultés à cause de ces

changing and it is difficult to navigate; it is uncertain. When we talk about the Northwest Passage, we think of the cost of icebreakers. The Coast Guard does not have money for icebreakers. Why would they have money to open the North? Second, the unpredictability might change, it might look shorter to use that passage for some ships, but the ships might be stuck in the ice for a while and we are still talking about just in time, here. The shipper wants to know when it will come. I am sorry, perhaps that is the answer you want to hear, but that is an honest answer.

Senator Zimmer: No, we do this all the time; I am just trying to dream a little further into the future, in technicolour.

Senator Eyton: We all are proud of and I think pretend to know the seaway. What is the seaway and essentially where is it located, geographically?

Mr. Corfe: The seaway proper starts in Montreal at St. Lambert. If you come in the Gulf of St. Lawrence all the way to Montreal you have year-round navigation into the Port of Montreal, as you know, and you have descending water levels, down to about 35 feet. The seaway starts to take traffic west of Montreal, so we move from Montreal through the St. Lawrence River into Lake Ontario and that section is what we call the international section; there are locks on the Canadian side, five, and two locks on the U.S. side. It opened in 1959. The international section of the seaway takes ships from the St. Lawrence River at Montreal through to Lake Ontario. The second portion of the seaway is the Welland Canal, which links Lake Ontario and Lake Erie and moves ships over Niagara Falls. We have a series of eight locks on the Welland Canal. The present Welland Canal is the fourth Welland Canal, which opened in 1932. The first Welland Canal opened in 1829, so the fourth Welland Canal has been in place since 1932. We are celebrating its seventy-fifth birthday this year. That series of eight locks lifts the vessels up from Lake Ontario to Lake Erie. In the section between Montreal and Lake Ontario and the section between Lake Ontario and Lake Erie, we allow vessels carrying up to 29,000 tonnes of cargo to move into the upper lake. They can go as far as Duluth on the U.S. side, Thunder Bay on the Canadian side, and all that trade in that area is opened up to the rest of the world, if you like.

We have four locks in Quebec, two close to Valleyfield at Beauharnois, two on the South Shore. We have two U.S. locks and then we have the rest of the locks, the other nine locks are in Ontario.

Senator Eyton: The ownership of the seaway is in fact the locks and maybe the runways going into them.

Mr. Corfe: The locks, channels and the bridges make up the infrastructure, if you like, yes.

caractéristiques imprévisibles. Le passage est en train de se transformer; il est incertain et difficile à naviguer. Quand on parle du passage du Nord-Ouest, on songe aux coûts des brise-glaces. La Garde côtière n'a pas d'argent pour les brise-glaces. Comment alors pourrait-elle avoir l'argent nécessaire pour ouvrir le passage du Nord? De plus, les conditions pourraient devenir plus prévisibles et certains navires pourraient passer par cette voie pour gagner du temps, mais ils pourraient aussi se trouver pris dans la glace pendant un certain temps alors que nous sommes encore à l'ère du « juste-à-temps ». L'expéditeur veut savoir quand le navire va arriver. Ce n'est peut-être pas ce que vous espériez entendre, et j'en suis désolée, mais je vous ai répondu en toute franchise.

Le sénateur Zimmer : Ne vous en faites pas, nous sommes habitués. J'essayais simplement de m'imaginer comment serait l'avenir, quitte à rêver en couleur.

Le sénateur Eyton : Nous sommes tous fiers de la Voie maritime et nous faisons peut-être semblant de la connaître. Qu'est-ce que la Voie maritime et quelle est sa situation géographique?

M. Corfe : La Voie maritime proprement dite commence à Montréal, à St-Lambert. Si vous arrivez du golfe Saint-Laurent, vous pouvez naviguer jusqu'à Montréal et entrer au Port de Montréal pendant toute l'année. Comme vous le savez, la profondeur de l'eau diminue progressivement jusqu'à environ 35 pieds. La Voie maritime commence à l'Ouest de Montréal et permet aux navires de se rendre par le Saint-Laurent jusqu'au lac Ontario. Cette section est celle qu'on appelle la section internationale. Il y a cinq écluses du côté canadien et deux, du côté des États-Unis. La Voie maritime a été inaugurée en 1959 et, en empruntant sa section internationale, les navires peuvent naviguer sur le Saint-Laurent de Montréal au lac Ontario. La deuxième portion de la Voie maritime correspond au canal Welland, qui relie le lac Ontario au lac Érie et permet aux navires de contourner les chutes Niagara. Il y a huit écluses sur le canal Welland. Le canal actuel est le quatrième canal Welland, et il a été inauguré en 1932. Le premier canal Welland a été ouvert en 1829 et le quatrième, en 1932. Nous fêtons son 75^e anniversaire cette année. Ses huit écluses permettent aux navires de passer du lac Ontario au lac Érie, qui est plus élevé. Dans la section comprise entre Montréal et le lac Ontario et celle qui est comprise entre le lac Ontario et le lac Érie, nous permettons le passage de navires transportant 29 000 tonnes de marchandises au maximum. Ils peuvent aller jusqu'à Duluth du côté américain, ou Thunder Bay du côté canadien; ainsi, cette voie est accessible pour le commerce au reste du monde.

Nous avons quatre écluses au Québec, deux près de Valleyfield, à Beauharnois, et deux sur la rive-sud. Nous avons deux écluses aux États-Unis et également un chapelet de neuf écluses en Ontario.

Le sénateur Eyton : Ce qui appartient à la Voie maritime ce serait, en fait, les écluses et peut-être leurs voies d'accès.

M. Corfe : Les écluses, les chenaux et les ponts constituent l'infrastructure, si vous voulez.

Senator Eyton: Does the federal government own it?

Mr. Corfe: Yes, it is owned by the federal government.

Senator Eyton: Who is responsible for it within the federal government?

Mr. Corfe: Transport Canada is responsible for the seaway.

Senator Eyton: Who has title to the locks and the runways?

Mr. Corfe: Her Majesty has title to the locks and the runways. It is the government. From 1959 to 1998, it was a Crown corporation. The St. Lawrence Seaway Authority was a Crown Corporation, much like CN. It changed in 1998, the infrastructure stayed with the government but a management corporation was created.

Senator Eyton: That is when the St. Lawrence Seaway Management Corporation came into being?

Mr. Corfe: The management corporation.

Senator Eyton: Is it your job to manage the locks?

Mr. Corfe: Our job is to operate on a commercial basis, to encourage growth of the system and to coordinate activities with the U.S.

Senator Eyton: And that company is owned by Transport Canada.

Mr. Corfe: It is a not-for-profit company. We have a nine-member board: five from industry, three from government, Ontario, Quebec, federal, and me, making up the board that manages the corporation.

Senator Eyton: To whom do you report?

Mr. Corfe: Our accountability is the board. We have a management agreement with Transport Canada. We have a 20-year management agreement, a legal document of how the system will be managed.

Senator Eyton: And that started in 1998.

Mr. Corfe: Yes.

Senator Eyton: Yes, okay, so you have about 10 more years.

Mr. Corfe: We are into 10 years, yes.

Senator Eyton: Is there any capacity for containers going in through the seaway? I want to get the progression of ships, size of ships measured in TEUs, for the St. Lawrence Seaway, Montreal, and I suppose Halifax. What is the maximum size of vessel that can come into a port?

Mr. Corfe: Halifax can take the biggest vessels in the world.

Senator Eyton: Can Halifax take in the Maersk line?

Le sénateur Eyton : L'infrastructure appartient-elle au gouvernement fédéral?

M. Corfe : Oui.

Le sénateur Eyton : Qui en a la responsabilité au gouvernement fédéral?

M. Corfe : La voie maritime relève de Transports Canada.

Le sénateur Eyton : Qui est propriétaire des écluses et des pistes?

M. Corfe : Sa Majesté est propriétaire des écluses et des pistes. Autrement dit, c'est le gouvernement qui en est propriétaire. De 1959 à 1998, c'était une société d'État, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui détenait les titres de propriété, une société très semblable au CN. Cela a changé en 1998, année à laquelle on a créé la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent qui continue de relever du gouvernement.

Le sénateur Eyton : C'est alors qu'on a créé la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Corfe : C'est exact.

Le sénateur Eyton : Est-ce à vous qu'il incombe de gérer les écluses?

M. Corfe : Notre tâche est l'exploitation commerciale des écluses, la promotion de la croissance du réseau et la coordination des activités avec les États-Unis.

Le sénateur Eyton : Et cette société appartient à Transports Canada?

M. Corfe : C'est une société à but non lucratif dont le conseil d'administration compte neuf membres : cinq représentant le secteur, trois représentant les gouvernements de l'Ontario, du Québec et d'Ottawa, et moi.

Le sénateur Eyton : De qui relevez-vous?

M. Corfe : Nous rendons des comptes au conseil d'administration. Nous avons conclu une entente de gestion avec Transports Canada. Cette entente de gestion de 20 ans est un document juridique qui régit la gestion du système.

Le sénateur Eyton : Et tout cela a commencé en 1998.

M. Corfe : Oui.

Le sénateur Eyton : L'entente arrivera donc à échéance dans une dizaine d'années.

M. Corfe : Nous en sommes à notre dixième année, en effet.

Le sénateur Eyton : Est-il possible pour un porte-conteneurs de circuler dans la voie maritime? J'aimerais avoir une idée de la taille des navires, en EVP, qui peuvent emprunter la Voie maritime de Montréal jusqu'à Halifax, je suppose. Quelle est la taille maximale d'un navire que peut accueillir ce port?

M. Corfe : Halifax peut accueillir les plus gros navires du monde.

Le sénateur Eyton : Les navires de la Maersk peuvent-ils entrer dans le port d'Halifax?

Mr. Corfe: The Maersk's, 11,000 or 12,000 TEU vessel that is just been launched supposedly will be able to berth in Halifax. Halifax is 55 feet of water, which is really the amount of water that a vessel needs when it is fully charged. Montreal and I am guessing a little bit, could berth probably 4,000 TEUs. A vessel coming into Montreal depends a little bit on the water levels. They have about 35 to 37 feet of water and 3,600-4,000 maybe 4,200 TEUs. A vessel that would then move into the seaway either from Montreal or from Halifax, the capacity of that vessel would be up to about 1,000 TEUs.

Senator Eyton: That is quite a difference.

Mr. Corfe: It is quite a difference and that is why the market we are suggesting is transshipment, say, from Halifax or Montreal. If you take 12,000 TEUs off a vessel that is 71 kilometres of rail train. One of the options open to us is to transship to a seaway-size vessel carrying 800 or 900 TEUs or a smaller vessel carrying 300 or 400 TEUs for a particular market.

Senator Tkachuk: Just to do the comparison a little further, is there any difference in length of time to take a truck or a train to ship it to Chicago from Montreal.

Mr. Corfe: There is a difference in time. In theory, there is a difference in time with respect to that. Yes, the train — and I am going a little bit off from memory here — the train from Montreal to Chicago is probably 36 hours.

Senator Tkachuk: I think you are right. Is that not that what we were told? Thirty-three hours and they are hoping for 24 hours. Thirty-three and wishful thinking.

Mr. Corfe: A seaway vessel, we are probably talking four days.

Senator Tkachuk: Four days, but you have 1000 containers.

Mr. Corfe: Well, yes, that maybe you would not have otherwise. The last thing we are suggesting is we are the be all and end all. We are not the solution; we are part of a matrix of solutions.

Senator Tkachuk: So, where it does not depend exactly on the one-day or a two-day, you could handle it.

Mr. Corfe: "Just in time," is worn out as a phrase. What people are looking for more and more these days is reliability, certainty of delivery. "You are going to be there Tuesday morning at 10, are you?" "Yes, we are going to be there Tuesday morning at 10." It is that kind of change. Obviously when you are moving from Shanghai or Hong Kong to Chicago or Toronto, it is not the 36 hours or the four days at the end that is important, it is the overall time. Overall, we can be relatively competitive. We can certainly be more dependable, particularly since the problems we have been incurring with border crossings.

M. Corfe: Le nouveau vaisseau de 11 000 ou 12 000 EVP que vient de lancer la Maersk devrait pouvoir mouiller à Halifax. La profondeur de l'eau à Halifax est de 55 pieds, soit ce qu'il faut à un navire chargé à capacité. Je crois que Montréal pourrait accueillir un navire de 4 000 EVP. À Montréal, cela dépend un peu du niveau de l'eau. La profondeur de l'eau est d'environ 35 à 37 pieds, ce qui permet le mouillage d'un navire de 3 600 à 4 000 EVP, et peut-être même à 4 200 EVP. Un vaisseau qui emprunte ensuite la Voie maritime à partir de Montréal ou d'Halifax voit sa capacité augmenter d'environ 1 000 EVP.

Le sénateur Eyton: C'est toute une différence.

M. Corfe: En effet et c'est pourquoi nous préconisons de cibler le transbordement à partir d'Halifax ou de Montréal. Quand on soustrait 12 000 EVP d'un navire, cela équivaut à 71 kilomètres par voie ferrée. Nous pourrions donc faire le transbordement sur un navire de 800 ou 900 EVP pouvant naviguer sur la Voie maritime ou un navire de plus petite taille, de 300 à 400 EVP, pour un marché particulier.

Le sénateur Tkachuk: Poussons la comparaison un peu plus loin : y a-t-il une différence entre le temps qu'il faut pour passer par la Voie maritime et celui qu'il faut pour aller en train ou en camion de Chicago à Montréal?

M. Corfe: Oui. En théorie, il y a une différence. Si ma mémoire est bonne, le parcours en train de Montréal à Chicago prend probablement 36 heures.

Le sénateur Tkachuk: Je crois que vous avez raison. N'est-ce pas ce qu'on nous a dit? On nous a dit que cela prenait 33 heures et qu'on espère réduire ce temps à 24 heures. Autrement dit, c'est 33 heures, mais on rêve de faire mieux.

M. Corfe: Un navire naviguant sur la Voie maritime prendrait probablement quatre jours.

Le sénateur Tkachuk: Il lui faudrait quatre jours, mais il transporterait 1 000 conteneurs.

M. Corfe: Oui, des conteneurs qu'on n'aurait peut-être pas pu expédier autrement. Nous ne prétendons pas que la Voie maritime représente la seule solution. Plutôt, nous faisons partie d'un ensemble de solutions.

Le sénateur Tkachuk: Par conséquent, quand le transport ne doit pas absolument se faire en un ou deux jours, vous pouvez vous en charger.

M. Corfe: On parle de moins en moins de livraison « juste-à-temps ». De plus en plus, ce que les clients réclament, c'est la fiabilité, la certitude que la marchandise sera livrée au moment demandé. On nous demande : « Vous serez là à 10 heures mardi, n'est-ce pas? » Et nous répondons « Oui, nous serons bien là à 10 heures mardi. » Voilà le changement qui s'est produit ces dernières années. Manifestement, quand on expédie des marchandises de Shanghai ou Hong Kong à Chicago ou Toronto, ce ne sont pas les 36 heures ou les quatre jours à la fin du trajet qui comptent, mais bien le temps d'expédition au total. Dans l'ensemble, nous sommes assez concurrentiels. Nous

Senator Zimmer: What are the logistics? How do you do it? If you are going from the larger ships, do you have to go from the ship to the port, back to the ship or can you do it straight from ship to ship?

Mr. Corfe: You can do it either way. Ideally, you do ship to ship. Ports like Hamburg do this on a regular basis, like Hamburg, if you know those containers are going to go to that market. You can do ship to dock, dock to ship. Obviously, that is twice the handling.

Senator Zimmer: Right, but ship to ship is a lot faster.

Mr. Corfe: Yes, it is much faster.

[Translation]

The Chairman: Mr. Corfe and Ms. Trépanier, thank you for coming, we appreciated it very much. Your statements will enhance the report that we will be producing this fall regarding this issue that is important for the Canadian economy and for the consumers.

[English]

Honourable senators, we will now adjourn. Thank you all very much.

The committee adjourned.

MONTREAL, Tuesday, May 15, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 1:35 p.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[Translation]

The Chairman: We are examining and will be reporting on current and potential future containerized freight traffic handled at the container ports in Canada's Pacific Gateway, the East Coast container ports and central container ports and on the main import and export markets served by these ports as well as current and appropriate future policies relating thereto.

pourrions toutefois être plus fiables, surtout en ce qui a trait aux problèmes que nous connaissons depuis un certain temps à la frontière.

Le sénateur Zimmer : Parlez-nous un peu de la logistique. Comment procédez-vous? Si vous faites du transbordement à partir d'un grand navire, la cargaison doit-elle être déchargée au port pour ensuite être embarquée sur un plus petit navire ou pouvez-vous faire le transbordement directement d'un navire à l'autre?

M. Corfe : On peut faire les deux. L'idéal, c'est de transborder la cargaison d'un navire à l'autre. À Hambourg, on le fait régulièrement quand on sait que les conteneurs sont destinés directement au marché. On peut décharger la marchandise au bassin puis l'embarquer sur un autre navire. Manifestement, cela implique deux fois plus de manutention.

Le sénateur Zimmer : En effet, le transbordement de navire à navire est plus rapide.

M. Corfe : Oui, beaucoup plus rapide.

[Français]

La présidente : Je vous remercie, monsieur Corfe et madame Trépanier, de votre présence que nous avons vivement appréciée. Vos propos ajoutent au rapport que nous aurons à faire à l'automne sur ce dossier important pour l'économie du Canada, mais également pour les consommateurs.

[Traduction]

Honorables sénateurs, je vais lever maintenant la séance. Merci beaucoup.

La séance est levée.

MONTREAL, le mardi 15 mai 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 35, pour examiner, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Français]

La présidente : Nous examinons, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel, manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

With us this afternoon, from Termont Terminal Inc., are Mr. Roger Carré, General Manager and Mr. Robert Desrochers, Comptroller.

From the Montreal Terminals Partnership, we have Mr. Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer, as well as Mr. Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

Welcome to our committee, gentlemen. We will hear from you first, and then honourable senators will have questions to ask you.

[English]

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer, Montreal Gateway Terminals Partnership: I wish to thank the committee for inviting us to participate. We sincerely hope we will benefit the Port of Montreal and its users, especially our clients.

With me today is Mr. Michael Fratianni, our Chief Financial Officer.

First, let me give you a little bit of background about our company. On March 9, 2007, we were bought by Morgan Stanley's infrastructure investment group. The Morgan Stanley investment group acquired an 80 per cent ownership in the Montreal Gateway Terminals, MGT, from Hapag-Lloyd; Hapag-Lloyd retains a 20 per cent ownership in MGT following this sale.

Container terminals provide the critical interface between sea and land-based container transport. The terminals benefit from robust sector dynamics and high levels of contractual revenues. Container handling has experienced a growth rate averaging 3.7 times world GDP growth from 1999 to 2005, and world container volumes have grown consistently at a 10.6 per cent CAGR — compound annual growth rate — from 1990 to 2005. From 2005 to 2011, world volume growth is expected to remain robust at 9.1 per cent.

Montreal Gateway Terminals' container volumes have grown consistently over the past 10 years. MGT has progressively increased its share of the container traffic handled by the Port of Montreal, achieving 89 per cent of the containers handled in the port in 2005. The company consists of two leasehold container terminals situated on the west bank of the St. Lawrence River in the Port of Montreal.

Montreal is one of the busiest inland ports in the world and a key transfer point for transatlantic cargo linked to more than 100 countries around the world by several reputable shipping lines. The Port of Montreal offers the shortest route between major European and Mediterranean ports and North American markets. Situated 1,600 kilometres inland from the Atlantic, Montreal is the international port closest to North America's industrial heartland and offers the fastest, most direct and most economical access to major markets in Central Canada, the U.S. Midwest and the U.S. Northeast. It also has 11.3 metres of depth and, I repeat again, is 1,600 kilometres from the ocean.

Nous avons devant nous, cet après-midi, de Terminal Termont Inc., M. Roger Carré, directeur général et M. Robert Desrochers, contrôleur.

De la Société Terminaux Montréal, M. Kevin M. Doherty, directeur-général, ainsi que M. Michael Fratianni, chef de la direction financière.

Messieurs, bienvenue à notre comité. Nous allons vous écouter d'abord et ensuite, les sénateurs pourront poser leurs questions.

[Traduction]

Kevin M. Doherty, directeur général, Société Terminaux Montréal Gateway : Je voudrais remercier le comité de nous avoir invités à participer. Nous souhaitons sincèrement que cela profite au Port de Montréal et à ses usagers, et plus particulièrement à nos clients.

Je suis accompagné pour la circonstance de M. Michael Fratianni, notre chef de la direction financière.

Tout d'abord, permettez-moi de vous faire un petit aperçu de notre société. Le 9 mars 2007, notre société a été achetée par le groupe d'investissement en infrastructures de Morgan Stanley. Le groupe d'investissement Morgan Stanley a acquis 80 p. 100 du capital de Terminaux Montréal Gateway (MGT), de Hapag-Lloyd; à la suite de cette vente, Hapag-Lloyd ne détient plus que 20 p. 100 du capital de MGT.

Les terminaux de conteneurs constituent des points de liaison cruciaux pour le transport de conteneurs par mer et sur terre. Les terminaux profitent du dynamisme d'un secteur robuste et des recettes contractuelles de hauts niveaux. Entre 1999 et 2005, la manutention des conteneurs a connu une croissance moyenne atteignant 3,7 fois la croissance du PIB mondial et de 1990 à 2005 le volume des conteneurs transportés dans le monde a enregistré un taux de croissance annuel composé (TCAC) constant de 10,6 p. 100. Pour la période allant de 2005 à 2011, on s'attend à ce que la croissance du volume mondial demeure forte à 9,1 p. 100.

Le volume de conteneurs manipulés à Terminaux Montréal Gateway a connu une croissance soutenue au cours des dix dernières années. MGT a progressivement accru sa part du trafic par conteneurs passant par le Port de Montréal pour ainsi la porter à 89 p. 100 des conteneurs manipulés dans ce port en 2005. La société gère deux terminaux de conteneurs situés sur la rive occidentale du fleuve St-Laurent au Port de Montréal.

Montréal est l'un des ports fluviaux les plus actifs dans le monde et un important point de transfert du fret transatlantique; il est relié à plus de 100 pays dans le monde par l'intermédiaire de plusieurs compagnies de navigation de bonne réputation. Le Port de Montréal offre la route maritime la plus courte entre les principaux ports européens et méditerranéens et les marchés d'Amérique du Nord. Situé à l'intérieur du continent, à 1 600 kilomètres de l'océan Atlantique, Montréal est le port international le plus proche du cœur industriel nord-américain et il offre l'accès le plus rapide, le plus direct et le plus économique vers les principaux marchés du centre du Canada, du Midwest

MGT's two terminals, Cast and Racine, were established in 1968 and 1978 respectively. Each consists of a container terminal facility within a port where containers are either loaded onto ships from trucks or trains or unloaded from ships for further transport by either truck or rail to their destinations. Together, Cast and Racine comprised in 2006 approximately 82 per cent of the capacity of the Port of Montreal, the third largest port on the east coast of North America and the second largest in Canada.

The company operates year round and serves not only the Canadian cities of Montreal and Toronto, but also, by virtue of geographical location and rail connections, the Midwest of the United States. Cast and Racine are 63 and 66 acres, respectively, and each has three berths under long-term lease with the Port of Montreal. The berths at Cast span 1,020 feet and those at Racine 1,083 feet. Both terminals offer 24-hour non-stop operations and are, therefore, able to provide the exceptionally rapid turnaround of client vessels.

The terminals benefit from state-of-the-art container handling equipment, including high-speed ship-to-shore gantry cranes with a capacity of 40-60 metric tonnes, four at Cast and five at Racine, diesel-electric powered rubber-tired gantry cranes, RTGs, with a capacity of 40 metric tonnes, eight at each of Cast and Racine, and diesel-powered front end loaders that have a capacity of 40 tonnes and are able to stack 20 to 25 40-foot full containers five high. The fleet combination of yard gantry cranes and front-end loaders provides the efficient performance expected of a first-rate marine container terminal.

Each terminal also has 42 yard tractors and container chassis as well as a fully equipped maintenance facility for terminal equipment, including welding, electronics and hydraulics. In addition, MGT has complete reefer facilities for up to 500 containers. MGT's terminals can easily transfer shipments from ship to truck, as Cast is able to accommodate 700 trucks per day while Racine can accommodate 800 trucks per day. Let me add that this is from six o'clock in the morning to eleven o'clock at night.

Even more important is the company's dockside access to rail transport. The Montreal Port Authority operates its own highly efficient rail network on port territory. This network offers direct access to almost every berth in the Port of Montreal, with over 100 kilometres, 60 miles, of track and six locomotives. Four on-site rail tracks at Cast and four at Racine can accommodate 120 container cars each in single or double-stacked profiles. The port's railway network is directly linked to the yards of both transcontinental railways, Canadian National and Canadian Pacific, both of which have dockside rail access. This advantage

et du nord-est des États-Unis. Il a en outre 11,3 mètres de profondeur et, je le répète encore, il est situé à 1 600 kilomètres de l'océan.

Les deux terminaux de MGT, Cast et Racine, ont été installés respectivement en 1968 et 1978. Chacun d'eux consiste en une installation de terminal de conteneurs dans un port soit pour charger à bord des navires les conteneurs transportés par camion ou par train, soit pour les décharger des navires et les placer dans les camions ou les trains, en vue de leurs destinations finales. Ensemble, Cast et Racine ont réalisé en 2006 près de 82 p. 100 du tonnage du Port de Montréal, qui est le troisième en importance sur la côte est d'Amérique du Nord et le deuxième port du Canada.

La société poursuit ses activités toute l'année et dessert non seulement les villes canadiennes de Montréal et Toronto, mais aussi le Midwest des États-Unis, en raison de la proximité géographique et des connexions par chemin de fer. Cast et Racine s'étendent respectivement sur 63 et 66 acres et chacun d'eux occupe trois postes de mouillage accordés en bail à long terme par le Port de Montréal. Les postes de mouillage de Cast mesurent 1 020 pieds et ceux de Racine 1 083 pieds. Les deux terminaux opèrent 24 heures par jour sans interruption, ce qui permet par conséquent la rotation exceptionnellement rapide des navires.

Les terminaux sont pourvus d'équipements de manutention de conteneurs du dernier cri, notamment des grues à portique navire-terre de haute vitesse et d'une capacité de 40 à 60 tonnes métriques — quatre à Cast et cinq à Racine —, des grues à portique électriques et diesel à roues (RTG) d'une capacité de 40 tonnes métriques — huit dans chacun des terminaux — et des chargeurs diesel à train avant d'une capacité de 40 tonnes, capables d'empiler 20 à 25 conteneurs pleins de 40 pieds par rangées de cinq en hauteur. La bonne combinaison des grues portuaires et des chargeurs à train avant permet d'obtenir le rendement excellent que l'on attend d'un terminal de conteneurs maritime haut de gamme.

Chaque terminal dispose par ailleurs de 42 tracteurs portuaires et de châssis porte-conteneurs, de même que des installations de maintenance entièrement équipées, notamment pour la soudure, l'électronique et l'hydraulique. En plus, MGT utilise des installations frigorifiques entières pouvant contenir jusqu'à 500 conteneurs. Les terminaux de MGT peuvent facilement transférer la cargaison des navires vers les camions puisque Cast et Racine sont capables de servir respectivement 700 et 800 camions par jour. Permettez-moi d'ajouter qu'un tel rendement est fourni entre 6 heures et 23 heures.

Ce qui est encore plus important, c'est le dock de la société qui donne accès à la voie ferrée. L'Administration portuaire de Montréal gère son propre réseau ferroviaire hautement efficace dans l'enceinte portuaire. Ce réseau offre un accès direct à presque chaque poste de mouillage du Port de Montréal avec une piste de plus de 100 kilomètres, 60 milles, et six locomotives. Les quatre voies ferrées de Cast et les quatre autres de Racine permettent à chacun des terminaux d'accueillir 120 wagons porte-conteneurs à un niveau ou à deux niveaux. Le réseau de voies ferrées du port est directement relié aux faisceaux de voies des deux sociétés de

allows for rapid loading of standard as well as double-stack and spine cars, and with connections reaching far into the U.S., the intermediate transshipment that is unavoidable at many other ports is eliminated.

An additional key feature of MGT's terminals is their security. Cast and Racine comprise one of the most secure container complexes in North America. The terminals are completely fenced and illuminated and have a high-resolution video surveillance system. The covered truck entrances provide controlled access; as well, MGT's security force of 40 guards patrols the facility 24 hours daily, seven days a week. In the next six to eight months, MGT will be installing high-security gates designed to further improve the unrestricted access to the terminal by authorized vehicles and individuals.

In addition, Cast and Racine were the first ports to implement radiation screening to detect explosives. The system in place was designed to limit the risks to the U.S. and Canadian mainlands by detecting such devices prior to cargo leaving the port by truck or rail. Canada Border Services Agency, CBSA, works with the company to ensure the safety of the terminals and the markets they serve by maintaining responsibility for and managing the screening processes. Some of the major lines that benefit from these safety procedures are Hapag-Lloyd, OOCL, Maersk, MSC, Senator Lines, NYK, APL, CMA CGM, and MOL.

The lines calling at MGT serve the trades between Northern Europe, the Mediterranean and North America. The company benefits from long-term relationships with its customer base and from a high degree of contracted revenues. Approximately 90 per cent of our revenues are contracted.

A trend of increasing containerization continues to be seen. Container transport has developed due to its ability to carry goods at low cost and with quick transit times and low damage compared to alternative transportation forms. Container shipping has had such a cost advantage over competing forms of sea transportation that alternatives no longer exist, except in very low-value-per-tonne commodities such as coal or metallic ores. Container shipping competes to a small extent with air freight, but only for very high-value cargo. Time-sensitive cargos and air freight cost approximately 10 times the cost of container shipping.

The Ports of Montreal, New York, New Jersey and Hampton Roads/Norfolk are the key ports serving container trade in the North Atlantic region of North America. There are also some smaller ports within the region. On a relative basis, Montreal

chemins de fer transcontinentales, le Canadien National et le Canadien Pacifique, qui toutes deux ont des quais d'accès. C'est un avantage qui permet le chargement rapide des porte-conteneurs standards, des wagons à deux niveaux et des porte-conteneurs articulés; et grâce aux connexions atteignant des régions éloignées des États-Unis, le transbordement intermédiaire inévitable dans beaucoup d'autres ports est éliminé.

Une autre caractéristique importante des terminaux de MGT c'est leur sécurité. Cast et Racine sont les complexes pour conteneurs les plus sécurisés d'Amérique du Nord. Les terminaux sont entièrement clôturés, éclairés et dotés d'un système de surveillance vidéo à haute résolution. Les points d'entrée de camions sont couverts et munis d'un contrôle d'accès; par dessus le marché, la force de sécurité de MGT, forte de 40 agents, patrouille les installations 24 heures par jour et sept jours par semaine. Dans les six à huit prochains mois, MGT installera des portails hautement sécurisés conçus dans le but d'améliorer le libre accès au terminal des personnes et des véhicules autorisés.

Par ailleurs, Cast et Racine ont été les premiers ports à mettre en place un système de dépistage des radiations dans le but de détecter les explosifs. Le système a été conçu pour réduire les risques pour les régions continentales des États-Unis et du Canada, en détectant de tels engins avant que la cargaison quitte le port par voie routière ou ferroviaire. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) œuvre de concert avec la société pour assurer la sécurité des terminaux et des marchés qu'ils desservent en assumant la responsabilité et la gestion des procédures de contrôle. Parmi les grandes compagnies de navigation qui bénéficient de ces procédures de sécurité on peut citer : Hapag-Lloyd, OOCL, Maersk, MSC, Senator Lines, NYK, APL, CMA CGM et MOL.

Les compagnies de navigation qui font escale à MGT assurent les liaisons commerciales entre l'Europe du Nord, la Méditerranée et l'Amérique du Nord. La société tire avantage des relations à long terme avec sa clientèle et d'un haut pourcentage de recettes contractuelles. Environ 90 p. 100 de nos recettes proviennent de contrats.

On observe une tendance croissante à l'intensification de la conteneurisation. Le transport par conteneurs s'est développé en raison des avantages qu'il offre par rapport aux autres formes de transport : marchandises transportées à coûts et dommages réduits, courtes durées de transport. L'avantage en termes de coût qu'offre l'expédition des marchandises en conteneur par rapport aux autres formes est tel qu'il n'y a plus d'autre choix possible, sauf s'il s'agit de matières premières telles que le charbon ou les minerais métalliques dont la valeur par tonne est très basse. Le fret aérien concurrence dans une moindre mesure le transport par conteneur, mais uniquement pour les marchandises de très grande valeur. Les cargaisons à délai de livraison critique et le fret aérien coûtent environ dix fois plus cher que les expéditions par conteneurs.

Les Ports de Montréal, New York, New Jersey et Hampton Roads/Norfolk sont les ports importants qui desservent la région atlantique d'Amérique du Nord pour ce qui est du commerce par conteneurs. Cette région compte aussi quelques ports de moindre

handles far more container traffic than its port call profile would suggest. This reflects the fact that vessels calling at a terminal port in a specialized market tend to discharge and load the whole capacity of the vessel, whereas at the coastal ports they are exchanging only a part of available vessel capacity since these services are virtually all organized around a multi-port itinerary. Montreal's northerly location means that its trade volumes have been derived almost entirely from Northern Europe and the Mediterranean, with virtually none from the strongly growing Far East markets, for which the natural Canadian gateway is Vancouver.

Given a mature trade market into Montreal, with a relatively stable growth in freight rates, the development of carrying capacity is likely to be incremental rather than radical and the trading partner regions will remain almost exclusively Northern Europe and the Mediterranean. However, despite being a bystander in the Asia/China trade boom, Montreal has nevertheless registered annual growth of around 6 per cent over the last four years, as more transatlantic carriers have been attracted by the St. Lawrence route as a gateway to the Canadian and U.S. interior.

Regarding our terminals once more, in the past 10 years we have invested better than \$75 million in equipment and we continue to upgrade and replace our equipment in order to assure top-rated services at an annual cost and investment of better than \$8 million in equipment. We have 24,000 feet of on-dock rail and we work closely with the railroads, port authority and trucking companies to ensure that pipelines operate efficiently. Our terminal alone employs better than 700 direct and indirect employees, most of whom are trained professional longshorepersons and checkers who contribute their expertise to a well run organization and who ensure that cargo moves efficiently and quickly through our terminals. The port, as a whole, contributes to 18,000 direct and indirect jobs.

We are the first terminal to place into service a biometric identification system to identify all truckers who deliver or take delivery of containers, and this we do through the handprint system. Most of our terminal operations are managed by state-of-the-art computer systems with teams in place continuously planning for the future.

Our concerns moving into the future are as follows: We are concerned that the main access to our terminals for trucks appears continuously to be ignored. The main thoroughfare in our case, which is Notre Dame Street, is extremely congested; after many announcements and studies it still remains to this day an impediment to managing an efficient road system into the port. We still rely on railway track crossings that are above ground,

taille. Relativement parlant, le Port de Montréal gère un trafic par conteneurs beaucoup plus important que ne le laisse penser son profil d'escalade. Cela est dû au fait que les navires qui font escale dans un port terminus desservant un marché spécialisé ont tendance à décharger et à charger leurs capacités totales alors que dans les ports côtiers leurs opérations ne touchent qu'une part de leurs capacités disponibles, étant donné que les services sont tous pratiquement offerts sur un itinéraire jalonné de plusieurs ports. La position septentrionale du Port de Montréal implique que les marchandises qui y transitent ont été pour la plupart expédiées d'Europe du Nord et de la Méditerranée et que pratiquement aucune ne provient des marchés à forte croissance d'Extrême-Orient, dont la porte d'entrée naturelle au Canada demeure Vancouver.

Étant donné que Montréal est caractérisé par un marché en pleine maturité, et que les taux de fret connaissent une croissance relativement stable, il est probable que le développement des capacités de transport soit progressif plutôt que radical et que l'Europe du Nord et la Méditerranée continuent d'être presque exclusivement nos partenaires d'affaires. Cependant, bien qu'assistant en spectateur au boom commercial asiatique en général et chinois en particulier, Montréal a enregistré au cours des quatre dernières années une croissance annuelle d'environ 6 p. 100, parce que la plupart des transporteurs transatlantiques ont été attirés par la route du Saint-Laurent en tant que porte d'entrée au Canada et vers l'intérieur des États-Unis.

Pour en revenir à nos terminaux, au cours des dix dernières années, nous avons investi plus de 75 millions de dollars en équipements et nous continuons à mettre à jour et à remplacer ces derniers dans le but d'assurer un service de premier ordre moyennant des frais et des investissements annuels de plus de 8 millions de dollars. Nous avons 24 000 pieds de rail de quai et nous travaillons en collaboration étroite avec les compagnies de chemin de fer, l'administration portuaire et les sociétés de camionnage pour veiller à ce que les pipelines fonctionnent efficacement. Notre terminal à lui seul emploie directement ou indirectement plus de 700 personnes qui sont pour la plupart des dockers professionnels formés et des contrôleurs qui contribuent par leur expertise à une bonne organisation des opérations et s'assurent que les marchandises circulent de manière efficace et rapide dans nos terminaux. Le port dans l'ensemble offre 18 000 emplois directs ou indirects.

Nous sommes le premier terminal à mettre en service un système d'identification biométrique permettant d'identifier tous les camionneurs qui livrent ou prennent livraison des conteneurs, et cela est fait grâce à un système d'empreinte digitale. La plupart des opérations dans notre terminal sont effectuées par des systèmes informatiques de dernier cri et les équipes en place sont continuellement en train d'élaborer des plans d'avenir.

Nos préoccupations en ce qui concerne l'avenir sont les suivantes : la voie d'accès principale des camions vers nos terminaux continue d'être ignorée. La voie d'accès essentielle en ce qui nous concerne, c'est-à-dire la rue Notre-Dame, est extrêmement congestionnée; en dépit des multiples annonces et études qui ont été faites à ce sujet, jusqu'à ce jour, la situation qui prévaut ne permet pas d'organiser un accès convenable au port

which means that when trains are being pulled or pushed, the truck traffic comes to a complete standstill, thus delaying operations. We are concerned that, though we are informed that funds may be available to complete Highway 30 and Highway 25, we continue to see delays after delays. Said roadways would remove traffic from the island, which, in turn, would assist the island to better handle the traffic it does have.

From an environmental perspective, we are doing our part to ensure that we reduce and control emissions. We have an environmental department that continuously monitors our activities to ensure that our standards are met. We have fitted our machinery with devices that shut down the vehicle after several minutes of idling. In 2008, only state-of-the-art green engines will be installed into any of our equipment when either replacing or buying new pieces. We do not pre-start machines. As well, we ensure that all maintenance is carried out according to manufacturer's instructions in order to assure peak performance. As we know, a peak performing engine reduces exhaust emissions.

We have systems on our terminals for washing vehicles, a system that ensures that runoff water is captured and properly filtered. Waste is disposed according to environmental standards and only through certified environmental companies.

Environmental directives received approximately six years ago no longer allow terminals to push snow into the river. This directive was issued because of tests carried out on snow removed from city streets that allegedly carried various pollutants — pollutants that are not found on terminals. Nonetheless, the terminals were lumped into the study, with the result that now terminals must truck snow approximately 20 kilometres away to an approved dumpsite. This trucking over the past six years has resulted in 14,400 truck trips to carry frozen water. I often wonder if this is better than what we were doing.

Again, we thank you very much for allowing us to appear before this committee. Both Mr. Fratianni and I are ready to answer any questions you may have.

[Translation]

Roger Carré, General Manager, Termont Terminal Inc.: Madam Chairman, my name is Roger Carré, and I am the General Manager of Termont Montreal. I would like to thank the Standing Senate Committee on Transport and Communications for providing us with the opportunity to appear before you to discuss Canada's containerized freight system.

par la route. Nous continuons de dépendre des croisements des voies de chemin de fer en surface, ce qui signifie que lorsque les trains sont tirés ou poussés, la circulation des camions est complètement immobilisée, ce qui retarde les opérations. Nous sommes préoccupés par le fait que les travaux concernant les autoroutes 30 et 25 sont constamment différés, bien qu'on nous ait informés que les financements pour leur achèvement étaient disponibles. Ces routes auraient pu permettre de diminuer la circulation dans l'île, et grâce à cela, la ville aurait mieux géré son trafic.

Dans une perspective environnementale, nous prenons les mesures qui relèvent de notre compétence en vue de la réduction et du contrôle des émissions. Nous avons un service de l'environnement chargé de suivre de près nos activités afin de s'assurer que nous respectons les normes en la matière. Nous avons équipé nos machines d'appareils qui arrêtent le moteur du véhicule si ce dernier tourne au ralenti pendant plusieurs minutes. En 2008, nous n'installerons que des moteurs écologiques du dernier cri dans tous nos équipements, au moment de remplacer les vieilles pièces ou d'en acheter de nouvelles. Nous ne préchauffons pas nos machines. Par ailleurs, afin d'atteindre un rendement maximum, nous nous assurons que toutes les opérations d'entretien sont effectuées conformément aux instructions du fabricant. Comme nous le savons, quand un moteur fournit un rendement maximum, cela réduit les émissions de gaz.

Nous avons dans nos terminaux un système de lavage de véhicules qui fait en sorte que les eaux usées sont récupérées et correctement filtrées. Les déchets sont éliminés selon les normes environnementales et uniquement par le biais d'entreprises bien reconnues dans le domaine de l'environnement.

Les directives en matière d'environnement reçues il y a environ six ans n'autorisent plus les terminaux de pousser la neige dans le fleuve. Elles ont été adoptées à cause des tests qui avaient démontré que la neige prélevée dans les rues de la ville contiendrait de nombreux polluants, qui ne sont pourtant pas présents dans les terminaux. Néanmoins, les terminaux ont été inclus dans les décisions prises à la suite de cette étude, avec pour conséquence qu'à l'heure actuelle, les terminaux doivent faire transporter la neige à environ 20 kilomètres plus loin sur un site de bennage autorisé. Au cours des six dernières années, ce transport des eaux congelées a occasionné 14 400 voyages de camions. Je me demande souvent si ce qui se passait avant n'était pas mieux que ce que l'on fait aujourd'hui.

Une fois de plus, nous vous remercions infiniment de nous avoir permis de nous exprimer devant votre comité. M. Fratianni et moi sommes prêts à répondre aux questions que vous pourriez avoir.

[Français]

Roger Carré, directeur général, Terminal Termont Inc. : Madame la présidente, je m'appelle Roger Carré, je suis directeur général de Termont Montréal. Je remercie le Comité sénatorial des transports et communications de nous donner l'occasion de comparaître devant vous afin de discuter du système des transports du fret conteneurisé au Canada.

We hope that, in appearing as witnesses here today, we will provide you with a better understanding of the role of a container facility in a port, the business relationships that we have with all of the stakeholders and the competitive nature of our company in the handling of containers in the Port of Montreal, as well as information on our projects and our investments. As Mr. Taddeo said when he appeared before you yesterday, we believe that the Port of Montreal plays a key role in Montreal's competitive position, as the port city in Quebec and Canada, and in terms of strategic infrastructures. That opinion is also shared by the shipping companies that we serve, which is why they have included Montreal in their business models.

Termont Terminal, which was founded in 1987, is a container facility. It is jointly owned by two shareholders, an American company, Cerescorp, and by a Canadian company, Logistec Corporation. Termont Montreal operates Maisonneuve Terminal located in the eastern part of the city. Termont Terminal has signed a long-term lease with the Montreal Port authority that will continue for the next 40 years and longer.

In 2006, Termont Montreal sold 33 per cent of its shares to Cortolina International Corporation, a subsidiary of MSC, the second largest container shipping line in the world. Termont Montreal serves the two largest container shippers in the world, the biggest one being Maersk, and the second, MSC. If our clientele includes such important players on the world industrial scene, it is due to our efficiency and to the agreements that we have signed with the shipping companies.

This committee is seeking to better understand how efficient our industry is and identify measures to improve the competitiveness of our industry in North America. At Termont Montreal, we have instituted a series of operational measures so that we will continue to be as efficient as possible. Some things, however, are beyond our control, and I will deal with those aspects a little later.

There are many reasons why shipping companies decide to come to Montreal. Of course, there is Montreal's strategic location, but there is also the fact that we are an extremely efficient stevedoring company, with our handling methods and our specialized equipment, including gantry cranes that allow us to handle containers from post-Panamax ships.

We have invested over \$40 million in equipment since 2005. That includes the purchase of two new 65-ton-capacity gantry cranes, and 17 wide containers that can handle two 20-foot containers at one time. We have also acquired various types of equipment that allows us to stack containers five rows high, thus increasing our container storage capacity.

Madam Chairman, distinguished senators, for Termont Montreal, the Port of Montreal is the leader in North America and a model of efficiency, as demonstrated by its economic

Notre participation à titre de témoins, je l'espère, vous permettra de mieux apprécier le rôle d'une société d'arrimage dans un port, la relation d'affaires que nous entretenons avec tous les intervenants sur un port et la compétitivité de notre entreprise dans la manutention des conteneurs au Port de Montréal, ainsi que nos projets et nos investissements. Comme vous l'a souligné M. Taddeo, hier dans son témoignage, nous croyons que le Port de Montréal joue un rôle clé dans la compétitivité de Montréal, à titre de ville portuaire du Québec et du Canada, et à titre d'infrastructures stratégiques. Les lignes maritimes que nous desservons le croient aussi et c'est pour cette raison qu'elles ont intégré Montréal dans leur modèle d'affaires.

Termont Terminal est une société d'arrimage, qui a été fondée en 1987. Elle est détenue en partie égale par deux actionnaires : une compagnie américaine, Cerescorp, et par une compagnie canadienne, Logistec Corporation. Termont Montréal exploite le terminal Maisonneuve situé dans l'Est de la ville. Termont Terminal a signé un bail locatif de plus de 40 ans avec l'administration portuaire de Montréal.

En 2006, Termont Montréal a vendu 33 p. 100 de ses actions à la compagnie Cortolina International Corporation, filiale de MSC, la deuxième ligne maritime de transport de conteneurs la plus importante au monde. Termont Montréal dessert en fait les deux plus importantes compagnies de transport de conteneurs au monde, la première Maersk et la seconde MSC. Si nous comptons parmi nos clients des acteurs aussi importants de l'industrie mondiale, c'est en raison de notre efficacité et des ententes que nous avons avec les lignes maritimes.

Le travail que mène le comité vise aussi à mieux comprendre l'efficacité de l'industrie ou à identifier des mesures qui favoriseraient l'amélioration de la compétitivité de notre industrie en Amérique du Nord. Si nous avons mis en place un ensemble de mesures opérationnelles à Termont Montréal, c'est afin de constamment rehausser notre efficacité. Certains facteurs sont hors contrôle, je me permettrai de vous les mentionner plus tard.

Plusieurs facteurs expliquent la décision des lignes maritimes de venir à Montréal. Bien sûr, l'emplacement stratégique de Montréal en est un, mais à cela il faut ajouter notre efficacité comme arrimeur, c'est-à-dire nos méthodes de manutention et notre équipement spécialisé, telles que, les grues-portiques qui nous permettent de manutentionner les conteneurs sur les navires post-Panamax.

Depuis 2005, nous avons investi au-delà de 40 millions de dollars en achat d'équipement. En tenant compte de l'acquisition de deux nouvelles grues-portiques ayant une capacité de 65 tonnes, de 17 conteneurs en largeur et pouvant manipuler deux conteneurs de 20 pieds à la fois. En plus, nous avons fait l'acquisition de différentes pièces d'équipement ayant la possibilité de placer les conteneurs sur cinq rangées superposées, et permettre une plus grande capacité d'entreposage des conteneurs.

Madame la présidente, distingués membres du comité, pour Termont Montréal, le Port de Montréal est un chef de file en Amérique du Nord et un modèle d'efficacité. Son importance

importance and its success. Our company is proud to be part of the Montreal port system and it intends to continue in its association with the port which, over the years, has become a hub for the shipping companies that we serve. Because of its long-term commitment to Montreal, Termont Montreal will be in a position to develop its own facilities. In 2005, we ordered two port cranes with a capacity to serve ships up to 42.5 metres in length. One of these cranes was delivered in 2005 and we will be receiving the second one this year, in 2007. These cranes can simultaneously lift two 20-foot containers. This equipment will help us to increase our efficiency, and they were part of a \$40-million upgrade.

I would like to thank the committee for allowing us to tell you about our company and its activities. I am now ready to answer your questions.

The Chairman: Thank you for your presentations, Messrs. Doherty and Carré. Could you briefly explain what considerations are important to a shipping company when choosing a terminal? What are the pros and cons that must be taken into account in choosing a shipping terminal?

Mr. Doherty: Our clients are most concerned about the speedy unloading of their containers; they do not want them to remain in port for too long. In other words, if we unload a ship today, there could be up to 36 hours in turnaround time; the containers must be loaded onto trucks or rail cars for transportation to the terminal in Chicago or Toronto.

The Port of Montreal has the advantage of being able to unload a ship and deliver the cargo to Toronto within 8 to 12 hours: that includes loading the cars, delivering the goods by train, and unloading the train. If the cargo travels as far as Chicago, the loading and transportation would represent between 33 and 36 hours. A ship can leave Montreal and travel 1,600 kilometres inland, in 33 hours, which is not that long a journey. It only takes five days for a ship to travel from Antwerp, Belgium, to Canada's coast. That is not a long time. It takes another two or two and a half days to travel up the St. Lawrence Seaway.

That is why Montreal represents such a terrific advantage. Most of the ships that ply the St. Lawrence have been designed specifically for travel along the seaway, they are reinforced to withstand ice, particularly the Class 1 ships. I do not mean to offend Transport Canada, but the ships are stronger than their own icebreakers. Sometimes, the icebreakers follow along behind them.

The Chairman: They follow along behind.

Mr. Doherty: I just had to say it.

The Chairman: I know. There is no need to be embarrassed about it. When you say that it takes 33 to 36 hours, is that the period that you would like to shorten to 24 hours? We were told that it could possibly be shortened to 24 hours from 33 hours.

économique et les succès qu'il connaît le démontrent. Notre entreprise est fière de faire partie du système portuaire de Montréal et compte poursuivre ses engagements envers ce port qui est devenu, au fil des ans, une plaque tournante pour les lignes maritimes que nous desservons. Son engagement à long terme envers Montréal permet à Termont Montréal de développer ses propres installations. En 2005, nous avons notamment commandé deux portiques de quai capables de desservir des navires dont la largeur peut atteindre 42.5 mètres. L'une de ces grues a été livrée en 2005 et l'autre le sera cette année, en 2007. Ces grues peuvent soulever simultanément deux conteneurs de 20 pieds. Ces équipements, qui nous permettent d'accroître notre efficacité, ont été ajoutés à notre parc dans le cadre d'un programme de 40 millions de dollars.

Je remercie le comité de nous avoir donné l'occasion de présenter notre entreprise et ses activités. Je suis maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

La présidente : Je vous remercie pour vos présentations, messieurs Doherty et Carré. Pourriez-vous nous expliquer, sommairement, quels sont les éléments à considérer pour un transporteur maritime dans le choix de l'utilisation d'un terminal? Quels sont les avantages et les inconvénients dont doivent tenir compte les transporteurs en faisant le choix du terminal?

M. Doherty : La préoccupation de nos clients sur nos terminaux, c'est un déchargement efficace rapide de leurs boîtes et qu'elles ne restent pas sur les terminaux. Autrement dit, si on décharge un navire aujourd'hui, il peut y avoir un délai jusqu'à 36 heures; il faut que les boîtes soient soit chargées sur des camions ou sur des wagons pour pouvoir rentrer au central à Chicago ou à Toronto.

Le Port de Montréal a l'avantage de pouvoir décharger un navire et de livrer à Toronto dans un délai de 8 à 12 heures : cela comprend le chargement des wagons, la livraison des trains et le déchargement des trains. Et, si on va aussi loin que Chicago, le chargement et le transport à Chicago, représente environ 33 à 36 heures. À partir de Montréal, si on calcule qu'un navire peut se rendre aussi loin que 1 600 kilomètres à l'intérieur du continent, déjà on rajoute 33 heures, ce n'est pas long le trajet. Si on calcule qu'entre Anvers, en Belgique et la côte canadienne, c'est seulement cinq jours de navigation. Ce n'est pas long. Le fleuve compte pour un autre deux jours, deux jours et demi.

L'avantage de Montréal est fantastique sous cet aspect. La majorité des navires qui naviguent le fleuve Saint-Laurent sont spécialement conçus pour le fleuve, ils sont renforcés pour la glace, surtout les navires de l'extérieur qui sont tous des classe 1. Ce n'est pas pour choquer Transports Canada, mais ils sont plus forts que leur brise-glace. Des fois, c'est le brise-glace qui les suit.

La présidente : Qui les suit.

M. Doherty : Il fallait que je le dise.

La présidente : Je sais. Vous faites bien de passer vos messages. Quand vous parlez d'une période de temps de 33 à 36 heures, est-ce cet espace-temps qu'on veut réduire à 24 heures? On nous a parlé d'une possibilité de 24 heures au lieu des 33 heures.

Mr. Doherty: I said that if we could reduce the transit time. . .

The Chairman: Then you might be able to do it?

Mr. Doherty: It would really be something if we could travel from Montreal to Chicago in 24 hours.

The Chairman: Can it be done?

Mr. Doherty: It might be possible if the tracks were upgraded so that trains could travel at 150 to 175 kilometres per hour. It is done in Europe, so I do not see why it could not be done here.

The Chairman: It takes time.

Mr. Doherty: We do have winter to contend with, but it still takes time.

The Chairman: Yes. We know that 55 per cent of the containers that come into the Port of Montreal are shipped out by rail. Are you satisfied with the quality of the rail services provided at the terminal, and have you any suggestions on improvements that could be made to the rail service from the terminals at the Port of Montreal? I will go a little further and ask you about your relationship with the trucking companies. We met with the trucking firms yesterday. Are you happy with their services? Should we improve the trucking services to better integrate shipping by truck from the Montreal terminals? There was some discussion about making reservations, and the time spent waiting. The truckers have complaints about the amount of time that they spend waiting. They arrive early, but they still spend a lot of time in line. Is that why you need a reservation system?

Mr. Doherty: If I may, I would first like to answer the question about the trucking industry, then I will deal with the railroads.

The Chairman: Yes, those are two different issues.

Mr. Doherty: If I may, I will speak for my own terminal. Mr. Carré can then speak for his.

About two years ago, we opened our terminals, at our own expense, at 6 a.m., in order to accommodate more trucks and reduce their waiting time. That was the first stage. We were quite successful. Then, we surveyed the truckers and asked them: if we stay open until midnight, will there be any traffic coming to our terminal? At the time, according to the survey, at least 25 per cent of the respondents said that they would come to the terminal at night. We made a decision, based on those figures, to remain open, even though it cost us \$1 million more every year. That allows the truckers to come in at night, when there is less traffic. Today, 12 per cent of our trucking business is between 5 p.m. and 11 p.m. That does not represent a huge number, but we continue to provide the service. If we experience that type of problem, it is not the fault of the truckers. They are ready to deliver to the warehouses, but the warehouses are not always open.

The Chairman: They are closed.

Mr. Doherty: I am sure you have heard this story before.

M. Doherty : Je vous dis que si on pouvait réduire le temps de transit...

La présidente : Vous pourriez y arriver?

M. Doherty : Réduire les heures de Montréal à Chicago, à 24 heures, ce serait quelque chose à faire.

La présidente : C'est possible?

M. Doherty : C'est possible en autant qu'ils mettent les voies en conséquence, pour que les trains atteignent des vitesses peut-être de 150 ou 175 kilomètres/heure. En Europe, ils le font, alors je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas le faire ici.

La présidente : Ça prend du temps.

M. Doherty : Malgré l'hiver, mais ça prend du temps.

La présidente : Oui. On sait que 55 p. 100 des conteneurs du Port de Montréal sont transportés par rail. Êtes-vous satisfait de la qualité des services ferroviaires qui desservent le terminal et comment on pourrait améliorer le service ferroviaire auprès des terminaux du Port de Montréal? Et je vais aller plus loin, qu'en est-il de vos rapports avec les services de camionnage? On a rencontré des camionneurs hier. Est-ce que vous êtes satisfaits? Est-ce que nous devrions améliorer le camionnage pour mieux intégrer le transport par camion dans les terminaux de Montréal? Et on parle de réservation de temps, on parle de temps d'attente. Ce dont les camionneurs se plaignent, c'est l'attente dans la journée. Ils arrivent tôt, mais ils doivent attendre longtemps. Est-ce cela le système de réservation?

M. Doherty : Si vous permettez, je vais répondre d'abord relativement au camionnage, puis ensuite passer aux chemins de fer.

La présidente : Oui, ce sont deux choses.

M. Doherty : Je vais parler pour mon terminal, si vous me permettez. M. Carré va parler pour le sien.

Voilà environ deux ans, nous avons ouvert nos terminaux à nos frais, à 6 heures le matin, pour pouvoir passer plus de camions et réduire les temps d'attente. C'était la première étape. On l'a fait et ce fut une réussite. Après cela, on a fait un sondage auprès des camionneurs, pour leur demander : si on ouvre jusqu'à minuit le soir, est-ce qu'il y en a qui vont venir? À l'époque, le sondage a indiqué qu'au moins 25 p. 100 des camionneurs de jour, viendraient le soir. Suite à un tel résultat, on a décidé d'ouvrir, malgré que cela nous coûte 1 million de dollars de plus par année. Cela dégage le camion puis ça l'amène le soir, pour éviter les heures de trafic. Je peux vous dire qu'aujourd'hui, 12 p. 100 de nos camions arrivent après 17 heures jusqu'à 23 heures. Ce qui n'est pas énorme, mais on continue quand même. Si on a un tel problème, ce n'est pas la faute directe des camionneurs. Ceux-ci sont prêts à livrer aux entrepôts, mais les entrepôts n'ouvrent pas.

La présidente : Ils sont fermés.

M. Doherty : Je suis certain que vous avez entendu cette histoire-là partout.

The Chairman: Yes.

Mr. Doherty: The entire system has to change. Mr. Carré and I can deliver containers, and unload 3,000 to 4,000 containers from ships every day. But if the stores and warehouses are not open, then we cannot deliver them. The same goes for the truckers: these places are only open during the day. So the truckers are funnelled in from 8 a.m. until 5 p.m. And despite the fact that there is evidence to show that volumes are increasing, the warehouses will not extend their hours of operation.

The Chairman: No.

Mr. Doherty: That is the problem. You heard the same story in Vancouver, and you will hear the same thing in Halifax. We have to convince the warehouses to open at night in order to accommodate the trucks at night. The terminals are prepared to remain open around the clock, but not to move only two or three containers. We need to have enough volume to justify the costs, but we are prepared to do so. As I said, the truckers are not the ones who are holding everything up; the trucker will do whatever it takes to serve his customer. But the customer has to be open. Unfortunately, that is one of the problems. Just one more thing about the trucks, our turnaround time for trucks averages 25 minutes.

Mr. Carré: At the most.

Mr. Doherty: We have to be careful. If all of the trucks decide to come in at 8 a.m., then there will be 200 of them, and that will cause some delays. The truckers know when the terminal is likely to be busy, so they need only avoid coming at those times and we will get them in and out again in 25 minutes. That is what we do, and Mr. Carré can confirm that. We have to take care when we speak about long waiting lines.

The Chairman: Is it possible to make a reservation?

Mr. Doherty: No, we have no reservation system. Personally, I do not think we need one. There are places where it might be necessary, such as Los Angeles, for instance. But we do not need to have one yet.

Mr. Carré: The same goes for Termont, we have no reservation system, and the average in and out time for a trucker who is delivering a container and picking up another one is between 20 and 25 minutes. We currently open at 6 a.m. and we close at 4 p.m. If we had enough volume to justify working from 4 p.m. until midnight, we would do so, but it is not necessary at this time. We process, on average, between 550 and 600 trucks, between 6 a.m. and 4 p.m.

The Chairman: Four o'clock in the afternoon.

Mr. Carré: That can give you an idea of the average time that the truckers spend in our terminals.

Mr. Doherty: Exactly.

The Chairman: And for rail, Mr. Doherty?

Mr. Doherty: We are spoiled, when it comes to rail service; 70 per cent of our containers are handled by Canadian Pacific, and, in my opinion, they are second to none when it comes to

La présidente : Oui.

M. Doherty : Il faut que tout le système change. M. Carré et moi pouvons livrer des conteneurs, décharger des navires de 3 000, 4 000 conteneurs/jour. Mais si les magasins et les entrepôts n'ouvrent pas, on ne peut pas les livrer. Les camionneurs, c'est la même chose : ils ouvrent juste le jour. Alors, les camionneurs sont forcés dans un entonnoir, de 8 heures le matin à 17 heures. Et de plus en plus, les chiffres démontrent que les volumes augmentent, mais les entrepôts n'ouvrent pas malgré cela.

La présidente : Non.

M. Doherty : C'est cela le problème. À Vancouver, vous avez entendu la même histoire, et vous allez entendre la même chose à Halifax. Il faut convaincre les entrepôts d'ouvrir le soir pour pouvoir prendre ces camions le soir. Nous, comme terminaux, on est prêts à ouvrir 24 heures par jour, mais pas pour deux, trois boîtes. Il faut avoir un volume pour justifier les coûts, mais on est prêts à le faire. Comme je dis, ce n'est pas le camionneur qui bloque le processus; le camionneur va faire ce qui est nécessaire pour son client. Mais le client, il faut qu'il ouvre. Malheureusement, c'est un des problèmes. Je vais juste rajouter une petite affaire pour les camionneurs, nos terminaux revirent les camions de bord sur une moyenne de 25 minutes.

M. Carré : Au maximum.

M. Doherty : Il faut faire attention. Si tous les camions décident d'arriver à 8 heures le matin, il y aura 200 camions et il y aura quelques retards. Les camionneurs connaissent les périodes de pointe, ils ont seulement qu'à les éviter et ils verront qu'ils vont rouler à 25 minutes. On le fait, et M. Carré peut le confirmer. Il faut faire attention quand on parle des lignes d'attente.

La présidente : Est-ce qu'il y a réservation?

M. Doherty : Non, on n'a pas de système de réservation. Personnellement, je crois que dans notre cas, ce n'est pas nécessaire. Il y a des places où cela peut être nécessaire, par exemple à Los Angeles. Mais nous, on n'est pas rendus là.

M. Carré : C'est la même chose à Termont, on n'a pas de réservation, la moyenne d'un camionneur, la rentrée et la sortie, en délivrant une boîte puis en ramassant une autre boîte, c'est de 20 à 25 minutes. On ouvre les portes du terminal présentement à 6 heures le matin jusqu'à 16 heures. Si le volume demandait de travailler de 16 heures à minuit, on le ferait, mais présentement ce n'est pas nécessaire. On fait une moyenne de 550 à 600 camions, de 6 heures du matin à 16 heures l'après-midi.

La présidente : Seize heures de l'après-midi.

M. Carré : À ce moment-là, cela peut vous donner une moyenne du temps que les camionneurs passent à l'intérieur du terminal.

M. Doherty : Exact.

La présidente : Pour le rail, monsieur Doherty?

M. Doherty : Pour ce qui est du rail, on est choyé; 70 p. 100 de nos boîtes sont manipulées par Canadien Pacifique, qui sont, quant à moi, « second to none », dans la gestion d'un chemin de

managing a railroad. They are never short of rail cars, and they are always on time. Our operations people meet with their Canadian Pacific counterparts twice a day, to ensure that the pipeline will continue to flow. We have operations people who meet with them four or five times a year to deal with the bigger problems. Canadian Pacific is very open to that type of thing.

With respect to Canadian Pacific, they are always ready to listen to our suggestions for improvement. The rest of our cargo, 30 per cent, is handled by Canadian National. Our customers tell us that they are a little slower than Canadian Pacific, because their system is different. With Canadian Pacific, we can move containers out within 36 hours, but it takes us a little longer with Canadian National.

The Chairman: More than 36 hours. Is your experience the same, Mr. Carré?

Mr. Carré: The experience is the same. In our case, I would say that 90 per cent of our containers are handled by Canadian National; the other 10 per cent by Canadian Pacific. There is a huge difference between the two railway companies, on that I would agree with Mr. Doherty. Canadian National is more interested in their IMX, as they call it, in other words, the number of cars that they handle, regardless of what they are. It is a matter of volume, something like 10,000 feet per day.

The Chairman: Would it be possible to improve the performance of a terminal through better management of the containers, and without increasing the amount of space? We know that there is a problem with space. Do you think that would be a possible solution?

Mr. Doherty: There are systems that allow us to improve the terminal through-put. We can stack the containers higher, as long as the terminal is designed to accommodate it. As you can see, these containers are extremely heavy. If the surface is not 100 per cent compact, then there can be problems with the asphalt. That means that the higher the stack of containers, the more likely each row is to be crooked, and less secure, which is why it is not done. That is the reason why we stop at five rows. If the containers are empty, then we can pile them seven high.

Because of our climate, when frost damages our roads, it also affects the terminals. That means that we have to be extremely careful. However, we have GPS systems to identify the containers, so we know exactly where they are located in the terminal. The human eye can only see so far, particularly at night, when it is raining, because we work in all kinds of weather. As Mr. Carré said, we also have RTG systems, that allow us to do dense taking, which is very effective. That allows us to stack seven containers.

To answer your question about the truckers, if we move to that type of system, then we would have to allow for reservations in order to determine exactly when to retrieve the container at the far end of the terminal. We would schedule the trucks according to the location of the first, second, third or fourth container. That is what we would have to do, and anything is possible.

fer. On a tous les wagons nécessaires, sur un temps qui est nécessaire. Nos gens d'opération rencontrent ceux du Canadien Pacifique deux fois par jour, pour s'assurer que le pipeline est fluide. Nous avons des gens d'opération qui les rencontrent quatre ou cinq fois par année pour régler les plus gros problèmes. Le Canadien Pacifique est très ouvert à cela.

En ce qui a trait au Canadien Pacifique, si on leur donne une idée pour améliorer l'affaire, ils sont prêts à écouter. La balance de notre cargo, le 30 p. 100, est desservie au Canadien National. D'après nos clients, il semble qu'ils sont un petit peu moins vites que le Canadien Pacifique, parce que leur système est différent. Avec le Canadien Pacifique, on peut sortir les boîtes en 36 heures, mais dans le cas de Canadien National c'est un petit peu plus long.

La présidente : Plus que 36 heures. Monsieur Carré, avez-vous la même expérience?

M. Carré : La même expérience. Dans notre cas, je dirais que 90 p. 100 de nos conteneurs sont transportés par le Canadien National; et l'autre 10 p. 100 par le Canadien Pacifique. Il y a une grosse différence entre les deux compagnies de chemin de fer, je suis d'accord avec M. Doherty là-dessus. Au Canadien National, ils ont la mentalité que le IMX, qu'ils appellent, c'est la quantité de chars qui rentrent, peu importe lesquels. C'est une question de volume, soit 10 000 pieds par jour ou quelque chose comme ça.

La présidente : Est-ce qu'il est possible d'améliorer le rendement d'un terminal en gérant mieux le trafic de conteneurs et sans avoir recours à plus d'espace? Parce qu'on sait qu'il y a un problème d'espace. Est-ce que vous, vous voyez une possibilité?

M. Doherty : Il y a des systèmes, qui nous permettent d'améliorer le « through port » dans un terminal. On peut aller plus haut, en autant que le dessin du terminal est fait en conséquence. Comme vous pouvez le constater, les poids de chargement sont énormes. Si le fond n'a pas été compacté à 100 p. 100, on peut avoir des anomalies dans l'asphalte. Alors, plus les piles de conteneurs sont hautes, plus elles risquent d'être un peu croches, moins c'est sécuritaire, donc on ne le permet pas. C'est la raison pour laquelle on arrête à cinq. Les conteneurs vides, on va les mettre à sept de haut.

À cause de notre climat, tant que les routes restent endommagées par le dégel, les terminaux sont aussi affectés. Alors, il faut faire très attention à ce qu'on fait. Par contre, il y a des systèmes de GPS pour identifier les conteneurs, pour savoir automatiquement où ils sont placés sur le terminal. A une certaine hauteur, l'oeil humain ne voit plus clair, surtout les soirs de pluie, parce qu'on travaille dans toutes les températures. Il y a les systèmes RTG, comme M. Carré le mentionnait, qui nous permettent de faire « dense taking », ce qui est très efficace. De cette façon, on peut empiler sept conteneurs.

Pour répondre à votre question au sujet des camionneurs, si jamais on se rend à de tels niveaux, il faudra des temps de réservation parce qu'il faut savoir exactement quand aller chercher la boîte dans le fond. Donc, on va céder les camions : première boîte, deuxième boîte, troisième boîte, quatrième boîte. C'est cela qu'on devra faire, tout est possible.

Mr. Carré: In that case, the containers would have to be moved, they could not remain in the terminals. With rail, for example, we cannot wait two or three days to empty a rail car, it has to be unloaded from the boat and leave immediately. The same applies to containers for local distribution, they cannot stay on the dock for weeks at a time. It has to be like an assembly line, otherwise it would become unwieldy if everything stayed put. If that were the case, our operations would grind to a halt.

The Chairman: You need space. Do you think a terminal has enough autonomy to manage its own affairs, and what is your relationship with the Port of Montreal authorities? I do not want to put you on the spot, Mr. Doherty.

Mr. Doherty: No, you are not putting me on the spot.

The Chairman: Nor Mr. Carré.

Mr. Doherty: I can speak very candidly.

[English]

Mr. Taddeo and I go back quite a few years. He is a real ambassador for the port. You all heard him yesterday; he has the port in his blood. It may surprise you, but all of us do. The port is a special work environment. We work in all kinds of weather and under all kinds of conditions. The Montreal Port Authority runs the port railway; they give us service that is second to none, that is extremely efficient. The port's employees with whom we deal are also efficient and competent.

The port has a system set up, because of CBSA and their radiation detection portals, that Montreal again is first out of the gate, and that is because of the port and its environmental and firefighting capabilities. For accidents, for example, they are first on the job.

I think the port does a remarkable job, in that it also works closely with us and with the railroads in a teamwork manner. It does not go off on its own and we do not go off on our own; we try to work as a whole. I know this sounds like motherhood and apple pie, but we make the port work as a whole, as a partnership, and this is why Montreal is successful. You do not see boxes hanging around. If some member has a problem, the whole gets together and solves the problem — a bit like you folks are trying to do. This is the way it has to work. People look at how things go and they get envious of us, but a lot of effort has gone into this over the years. We build relationships. That is what it is all about, and at the end of the day it works, and we are proof that it works. I know that sounds like motherhood and apple pie, but from what I see, the Montreal Port Authority is one of the best in the planet.

M. Carré : Il faut, à ce moment-là, que les conteneurs bougent, il ne faut pas qu'ils restent sur les terminaux. Comme le rail, par exemple, il ne peut pas attendre deux ou trois jours pour un char vide, il faut qu'il soit débarqué du bateau et qu'il s'en aille immédiatement. C'est la même chose pour les conteneurs destinés à la distribution locale, ils ne peuvent pas rester sur le terminal pendant des semaines. C'est comme une chaîne, autrement ça devient une baloue si ça reste à la même place. À ce moment-là, on ne sera plus capables d'opérer.

La présidente : Vous aurez besoin d'espace. Est-ce que vous trouvez qu'un terminal dispose d'un degré suffisant d'autonomie pour gérer ses affaires, et quelle est votre relation avec l'administration du Port de Montréal? Je ne veux pas vous embêter, Monsieur Doherty.

M. Doherty : Non, vous ne m'embêtez pas.

La présidente : Ni monsieur Carré.

M. Doherty : Je peux parler très honnêtement.

[Traduction]

M. Taddeo et moi remontons à quelques années en arrière. C'est un véritable ambassadeur pour le port. Vous l'avez tous entendu hier; il a le port dans le sang. Cela pourrait vous surprendre, mais nous sommes tous pareils. Le port constitue un environnement de travail spécial. Nous travaillons sous toutes sortes de conditions, climatiques ou autres. L'Administration portuaire de Montréal gère le réseau ferroviaire du port; elle nous fournit un service absolument incomparable et efficace. Les employés du port avec qui nous traitons sont aussi efficaces et compétents.

Un système a été mis en place au port en raison de la présence des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada et des portails de détection des radiations qu'ils contrôlent, et pour lesquels Montréal est encore au premier plan; cela parce que le port est doté de capacités sur le plan environnemental et en matière de lutte contre les incendies. Pour les accidents par exemple, ils sont incomparables.

Je pense que les responsables du port font un travail remarquable en ce sens qu'ils travaillent en étroite collaboration avec nous et avec les compagnies de chemin de fer dans une approche d'équipe. Personne n'empiète sur le domaine de l'autre; nous essayons de faire un travail d'ensemble. Je sais que cela semble aller de soi, mais nous faisons en sorte que le port fonctionne comme un ensemble, comme dans un partenariat, et c'est pourquoi nous réussissons à Montréal. Vous ne voyez pas des conteneurs partout en désordre. Si un membre a un problème, on se met tous ensemble pour trouver une solution, à peu près comme vous êtes en train d'essayer de faire. C'est ainsi que ça doit marcher. Les gens voient comment les choses se déroulent et nous envient, mais pour en arriver là, il nous a fallu beaucoup d'années et d'efforts. Nous cultivons nos relations. Voilà de quoi il est question, et au bout du compte, ça marche et nous sommes la preuve que ça marche. Je sais que cela semble aller de soi, mais d'après ce que je vois, l'Administration portuaire de Montréal est l'une des meilleures du monde.

Mr. Carré: Yes, we have very good relations with the port and good communications. It is just like a family. We all have the same goal: we want to make it effective.

The Chairman: It is effective.

Mr. Carré: The relationship is excellent.

Senator Merchant: I am from Regina, Saskatchewan, and we are talking about having an inland intermodal facility in Saskatchewan. We have lots of space and we can expand forever. We are on Highway 1; we have the trains going right through; and we have a connection north-south. How do you think that might work? Do you think there is a possibility of alleviating some of the pressures that others are having, particularly out in Vancouver, by moving things inland and having an inland intermodal port?

Mr. Doherty: It all comes down to cost. We are faced with the fact that 50 per cent of our cargos go into the U.S., and Vancouver is about the same. You would be speaking about the cargo that comes into Canada.

Senator Merchant: As well as south to the U.S., to Chicago.

Mr. Doherty: Yes, and the south.

You want to avoid double handling as much as you can, because that is expensive. If it could be pre-planned to move the cargo directly from the ship onto rail cars and then bring it to an inland terminal, almost in an automated sequence, it could possibly be made to work, but the costs would have to be evaluated. It may become necessary as the ports become congested in the future, because if the growth continues, especially on the West Coast the way China is bounding away, the terminals will not be able to keep up. They will have to move it inland, but do they want to move it as far as Saskatchewan? That is a long way from Vancouver. When you are talking about inland terminals, usually you are talking about 50 miles or maybe 100 miles away. How far is Saskatchewan from Vancouver? It has to be 600 or 800 miles.

Senator Merchant: It is many miles, maybe 800 miles.

Mr. Doherty: That is a long way, and it is over the single track that now exists between the West Coast and the East. That is part of the problem — you would almost have to build another track out there.

Senator Merchant: There is somebody in Winnipeg who wants to put in a good word.

Senator Zimmer: I am from Manitoba. Of course, there is the Port of Churchill. I asked the previous delegation question this question. We hear about traffic coming from the east, from Asia, to the West Coast, and possibly from the south, from Panama, but nobody talks about the North. We have the Port of Churchill. Climate change is melting the ice, and we have ice breakers and so on. How realistic is the possibility of that port being more active

M. Carré : Oui, nous entretenons d'excellentes relations et de bons contacts avec les autorités portuaires. C'est comme dans une famille. Nous poursuivons le même objectif : nous voulons agir avec efficacité.

Le président : C'est efficace.

M. Carré : Les relations sont excellentes.

Le sénateur Merchant : Je viens de Regina, dans la Saskatchewan, et nous évoquons la possibilité de créer une installation intermodale intérieure dans notre province. Nous avons énormément d'espace, ce qui permet de s'étendre à l'infini. L'autoroute 1 passe chez nous, les trains aussi; et nous avons une connexion nord-sud. Pensez-vous que ça peut donner quelque chose? Y a-t-il une possibilité de réduire la pression qui pèse sur les autres, particulièrement sur Vancouver, en évacuant d'autres marchandises vers l'intérieur et en aménageant un port interne intermodal?

M. Doherty : Tout est question de coût. Nous sommes confrontés à la situation suivante : 50 p. 100 de nos cargaisons vont aux États-Unis et à Vancouver, c'est pareil. Peut-être parlez-vous des cargaisons qui entrent au Canada.

Le sénateur Merchant : Et aussi de celles qui vont vers le sud, aux États-Unis, à Chicago.

M. Doherty : Oui, et le sud.

Il faut éviter autant que possible une double manipulation, parce c'est coûteux. Si c'était possible de planifier et de retirer directement la cargaison du navire, de la mettre dans des wagons porte-rail et de la faire parvenir à un terminal intérieur, en un enchaînement presque automatique, ça pourrait peut-être marcher, mais il faudrait en évaluer les coûts. Cela pourrait s'avérer nécessaire dans l'avenir avec la congestion des ports, parce que si la croissance se poursuit, particulièrement sur la côte Ouest, compte tenu de l'essor de la Chine, les terminaux ne pourront pas suivre le rythme. Il faudra les déplacer vers l'arrière-pays, mais ont-ils l'intention de les positionner jusqu'à la Saskatchewan? C'est loin de Vancouver. Quand on parle de terminaux intérieurs, habituellement ils sont situés à 50 ou peut-être 100 milles plus loin. Quelle distance y a-t-il entre Vancouver et la Saskatchewan? Six cents ou 800 milles.

Le sénateur Merchant : Ça fait beaucoup de milles, sans doute 800 milles.

M. Doherty : Ça fait une longue distance et loin de l'unique voie ferrée qui relie actuellement les côtes Ouest et Est. Voilà un premier problème : il faudra presque construire une autre voie par là.

Le sénateur Merchant : Il y a quelqu'un de Winnipeg qui voudrait faire une bonne contribution.

Le sénateur Zimmer : Je viens du Manitoba. Bien entendu, il y a le Port de Churchill. J'ai posé cette question à la délégation précédente. Nous entendons parler des marchandises venant de l'est, d'Asie, à destination de la côte Ouest, et peut-être du sud, du Panama, mais personne ne parle du Nord. Nous avons le Port de Churchill. En raison du changement climatique, la glace est en train de fondre et nous disposons des brise-glaces, entre autres.

in the future, especially with the polar route coming right over and getting the northern transportation through Churchill and then distributed to the provinces? What are your thoughts on that? We are talking about when things have changed in the future.

Mr. Doherty: I am not avoiding your question, but I really cannot answer, because I have not looked at that in depth. I guess I have read the same things you have about climate change and the ice melting and the possibilities in the future. It will depend on how fast the climate change happens, what type of cargo would be beneficial to go through Churchill into the hinterland, and what would be advantageous from a cost perspective. I am not privy to that type of information, so I really cannot answer the question properly.

Senator Merchant: In Vancouver we heard that Canada's transportation system has a terrible reputation for being unreliable. Is that just a West Coast problem?

Mr. Doherty: It is not our problem. We have a very efficient transportation system as far as our cargo out of Montreal is concerned. It works very well, and for the reasons I stated. We work in partnership with the major railways and the trucking companies and it seems to work. Maybe somebody should look to see what we are doing.

Michael Fratianni, Chief Financial Officer, Montreal Gateway Terminals Partnership: As Mr. Doherty said, the situation is quite good here in the East, but that does not necessarily mean that there do not have to be significant investments in the future to ensure that we maintain our competitive position. In the U.S., a lot of money is being invested in infrastructure and port activities. If Montreal is to remain competitive and continue to grow into the future, there have to be investments here as well. Although we do not suffer from the congestion that plagues the West Coast, I do not think we should just sit on our laurels and expect things to continue moving along nicely. We need to continue to invest in infrastructure. We probably need to look at partnerships with the government to ensure that we maintain the competitive advantage we have built over the last 20 or 25 years.

Senator Merchant: I still do not understand how you will handle the capacity increases. You cannot expand because of the land situation. Dubai airports have doubled their capacity through productivity. How do you plan to handle this if the problem arises?

Mr. Doherty: First, there is still a bit of space for the Port of Montreal to expand. Second, you can increase productivity by going after state-of-the-art equipment, which keeps being developed and is getting better all the time. That is an

Jusqu'à quel point est-il réaliste d'envisager que ce port puisse être plus actif dans l'avenir, particulièrement avec la route polaire qui y aboutirait et permettrait d'y faire transiter toutes les marchandises venant du Nord, qui seraient ensuite distribuées aux provinces? Qu'est-ce que vous en pensez? Nous parlons de l'avenir, quand les choses évolueront.

M. Doherty : Je ne cherche pas à éviter votre question, mais je suis réellement incapable d'y répondre, parce que je n'ai pas analysé cela en profondeur. Je pense avoir lu ce que vous dites à propos des changements climatiques, de la fonte de la glace et des possibilités d'avenir. Ça va dépendre de la vitesse des changements climatiques, du type de cargaison qu'on aurait intérêt à faire passer par Churchill à destination de l'arrière-pays et de ce qui serait avantageux en termes de coût. Je ne dispose pas de ce genre d'informations, et voilà pourquoi je ne peux répondre convenablement à votre question.

Le sénateur Merchant : À Vancouver on nous a dit que le système de transport existant au Canada a la réputation peu enviable d'être non fiable. Est-ce un problème auquel est confrontée seule la région du Pacifique?

M. Doherty : Nous n'avons pas ce problème. Nous avons un système de transport efficace en ce qui concerne le fret en provenance de Montréal. Ça marche parfaitement et pour les raisons que j'ai évoquées. Nous travaillons en partenariat avec les principales compagnies de chemin de fer et les sociétés de transport par camion et ça a l'air de marcher. Peut-être que d'autres auraient intérêt à chercher à comprendre comment ça se passe chez nous.

Michael Fratianni, chef de la direction financière, Société Terminaux Montréal Gateway : Comme l'a dit M. Doherty, la situation est plutôt bonne ici dans l'Est, mais cela ne signifie pas nécessairement qu'il ne doit pas y avoir de grands investissements dans l'avenir afin de nous permettre de conserver notre position concurrentielle. Aux États-Unis, on investit beaucoup d'argent dans les infrastructures et les activités portuaires. Pour que Montréal demeure compétitif et continue sa croissance dans l'avenir, des investissements doivent être réalisés aussi ici. Bien que nous ne connaissions pas les congestions qui sont le fléau de la côte Ouest, je ne crois pas que nous devrions dormir sur nos lauriers et attendre que les choses continuent à très bien se passer. Nous devons continuer à investir dans les infrastructures. Nous devons probablement envisager un partenariat avec le gouvernement afin de nous permettre de conserver l'avantage concurrentiel que nous avons construit au cours des 20 à 25 dernières années.

Le sénateur Merchant : Je n'arrive toujours pas à comprendre comment vous allez vous y prendre pour accroître vos capacités. Vous ne pouvez pas vous étendre compte tenu de votre situation géographique. Les aéroports de Dubaï ont doublé leurs capacités grâce à la productivité. Comment prévoyez-vous vous y prendre si le problème se pose?

M. Doherty : Tout d'abord, il reste encore un peu d'espace permettant au Port de Montréal de s'étendre. Ensuite, on peut augmenter la productivité en recherchant des équipements dernier cri, qui continuent à être développés et qui au fil du temps ne

investment, as Mr. Fratianni just said. It is necessary to keep investing in our product to keep it state-of-the-art. As I explained before, more and more equipment is being developed that allows you to go higher and faster, and to a great extent it is automated, computer controlled, and therefore it makes no mistakes. Those things can increase the port's capacity. That is part of it. Another part is getting the partners, as Mr. Carré said, to get the cargo out faster and in faster. Eventually we will have to look at three-day transits and the like. It is all coming to keep pace with the growth that we will have. However, as Mr. Fratianni said, we should not shy away from the fact that investment will be required from all parties, including the government. We cannot keep doing it alone.

Senator Merchant: Are your two companies competing?

Mr. Doherty: Absolutely.

Mr. Carré: Yes.

Mr. Doherty: We have the same clients.

Senator Merchant: You have the same clients?

Mr. Carré: Yes, we do.

Senator Merchant: Mr. Doherty, you have 700 employees. How many do you have, Mr. Carré?

Mr. Carré: It depends on the day; if everyone is working, some days we get up to 250 or 300 people working.

Senator Merchant: Are you considering merging or anything like that in the future?

Mr. Carré: You never know today what is happening.

Mr. Doherty: Between Mr. Carré and me, we about hire just about everybody on the port.

Mr. Carré: I would say so.

Mr. Doherty: Between the two of us, these days we are the terminals that hire all of the longshoremen and the truckers, and we keep the trains busy.

Senator Zimmer: I want to talk about the Port of Montreal itself. Apparently, the port has been assured by consultants that its infrastructure plans for containerized freight will meet its needs for the future. Correspondingly, are you confident that the rail and trucking industries are prepared to invest in sufficient capacity to meet the demands for container transportation and be able to handle your infrastructure and your system? Are you confident that they are moving along at the same pace as you?

Mr. Carré: I would say that first of all we have to improve on the infrastructure as far as the highway is concerned. We have been fighting for years to have Notre Dame Street improved.

font que s'améliorer. Il s'agit là d'un investissement, comme M. Fratianni vient de dire. Il est nécessaire de continuer à investir dans notre produit afin qu'il soit toujours à la fine pointe. Comme je l'ai expliqué tantôt, on développe de plus en plus des équipements qui vous permettent d'aller plus vite et plus haut; ils sont aussi dans une large mesure automatisés et contrôlés par ordinateur, et par conséquent ils ne font pas d'erreurs. Tout cela peut permettre d'augmenter la capacité du port. Voilà d'une part ce qu'on peut faire. D'autre part, il faut trouver des partenaires, comme a dit M. Carré, afin que l'on débarque et embarque plus vite la cargaison. Finalement il faudra parvenir à réduire le temps de transit à trois jours ou à peu près. Dans tous les cas, il faudra conserver le rythme de croissance que nous aurons. Cependant, comme M. Fratianni l'a dit, nous devons garder à l'esprit que toutes les parties, y compris le gouvernement, devront consentir des investissements. Nous ne pouvons pas continuer à agir seuls.

Le sénateur Merchant : Vos deux sociétés sont-elles concurrentes?

M. Doherty : Absolument.

M. Carré : Oui.

M. Doherty : Nous avons les mêmes clients.

Le sénateur Merchant : Vous avez les mêmes clients?

M. Carré : Effectivement.

Le sénateur Merchant : Monsieur Doherty, vous avez 700 employés. Combien en avez-vous, monsieur Carré?

M. Carré : Ça dépend des jours; si tout le monde est en poste, il y a des jours où nous pouvons atteindre un effectif de 250 ou 300 employés.

Le sénateur Merchant : Envisagez-vous la possibilité, à l'avenir, de fusionner ou d'arriver à quelque chose de ce genre?

M. Carré : On ne sait jamais aujourd'hui ce qui arrivera demain.

M. Doherty : M. Carré et moi sommes pratiquement en train de recruter toutes les personnes disponibles au port.

M. Carré : C'est bien cela.

M. Doherty : Ces jours-ci, nos deux terminaux ont recruté tous les dockers et les camionneurs, et nous fournissons du travail aux trains.

Le sénateur Zimmer : Je voudrais parler du Port de Montréal même. Apparemment, des consultants ont assuré l'administration portuaire que ses plans d'infrastructure pour le fret en conteneur vont permettre de satisfaire ses besoins dans l'avenir. En conséquence, êtes-vous sûrs que l'industrie ferroviaire et l'industrie du camionnage sont prêtes à investir pour avoir la capacité suffisante permettant de satisfaire la demande de transport par conteneur et pour être capables de s'adapter à vos infrastructures et à votre système? Êtes-vous sûrs qu'elles avancent au même rythme que vous?

M. Carré : Je dirais qu'en tout premier lieu nous devons améliorer les infrastructures en ce qui concerne l'autoroute. Nous nous sommes battus pendant des années afin que la rue

Highway 30, the extension to Highway 30 and Highway 25 all have to be completed or improved. That infrastructure has to be developed to be able to move. As I said before, you cannot stack everything in one spot; everything has flow. If somebody stops along the line we will be jammed, so the most important thing is to make sure that everybody works in the same direction. Therefore, we have to include the railways and the trucking companies.

Senator Zimmer: Transport Canada told the committee that the Port of Montreal is expected to receive an increase of more than 2 million TEUs — twenty-foot equivalent units — around 2020. Do you agree with that assessment? If it is an accurate assessment, will your infrastructure be able to handle that volume in 2020?

Mr. Doherty: The latest study I had access to was a private one and it indicated that by 2015 we will be in a position to handle 1.8 million TEUs. That study did not go as far as 2020, but I think that with the right moves and the right investments from all the partners, the Port of Montreal could possibly get up to 2 million TEUs.

Senator Zimmer: Representatives from the Port of Montreal told this committee that the federal government should concentrate its efforts on providing transportation infrastructure. Do you think that federal funds would be better invested in road-related or rail-related infrastructure such as grade-separated crossings? If so, what specific investments would you recommend?

Mr. Fratianni: We think both modes are extremely important. For the trucking mode, as Mr. Carré just mentioned, Notre Dame Street is a major artery that needs to be redesigned. Highway 30, which will create a beltway around Montreal, would certainly reduce the problems with traffic congestion during peak times. It would also do wonderful things for the environment, since there would probably be less idling of these engines. Studies done over the years have demonstrated over and over again that it is absolutely vital to make those investments. We certainly hope that somehow, through partnerships involving the municipal, provincial and federal governments as well as perhaps the private sector, these projects get underway soon and some major announcement will be made on the road side.

I cannot speak on behalf of the railways. Both CP and CN have invested millions of dollars over the last several years to upgrade their networks and buy new equipment.

Every time you pick up a publication that deals with containerization, the big issue is infrastructure. The ships are getting bigger. The ports can probably become a little more efficient and move the cargo a little more expeditiously. The problem is the inland: How do you move the boxes inland to the ports in an efficient manner? I think it is obvious to the four of us

Notre-Dame soit réaménagée. L'autoroute 30, l'extension de l'autoroute 30 et l'autoroute 25 doivent toutes être achevées ou réaménagées. Il faut que ces infrastructures soient aménagées pour que les marchandises circulent. Comme je l'ai dit tantôt, on ne peut tout empiler en un seul endroit, tout doit circuler. Si ça coïncide quelque part, c'est l'engorgement. Le plus important c'est donc de s'assurer que tous œuvrent dans la même direction. Par conséquent, nous devons inclure dans notre stratégie les entreprises de chemin de fer et de camionnage.

Le sénateur Zimmer : Transports Canada a informé le comité qu'on s'attend à ce que la hausse du volume de fret du Port de Montréal dépasse les 2 millions d'équivalents vingt pieds (ÉVP) autour de 2020. Êtes-vous d'accord avec ces prévisions? Au cas où elles seraient exactes, vos infrastructures seront-elles capables de faire face à un tel volume en 2020?

M. Doherty : La dernière étude dont j'ai eu connaissance était faite par un organisme privé et elle indiquait qu'en 2015, nous serons en mesure de traiter 1,8 million d'ÉVP. Cette étude ne s'étendait pas jusqu'à 2020, mais je crois que si tous nos partenaires suivent le rythme et investissent en conséquence, le Port de Montréal pourrait recevoir jusqu'à 2 millions d'ÉVP.

Le sénateur Zimmer : Des représentants du Port de Montréal ont dit au comité que le gouvernement fédéral devrait concentrer ses efforts sur l'aménagement des infrastructures de transport. Pensez-vous que les financements fédéraux seraient mieux investis dans des infrastructures routières ou ferroviaires telles que les passages dénivelés? Si oui, quels investissements en particulier recommanderiez-vous?

M. Fratianni : Nous pensons que tous les deux modes sont extrêmement importants. Pour le mode routier, comme M. Carré vient de mentionner, la rue Notre-Dame est une importante artère qu'il faudrait repenser. L'autoroute 30, qui créera un périphérique autour de Montréal permettrait de réduire les problèmes de congestion qui surviennent durant les heures de pointe. Cela aurait aussi des retombées positives sur l'environnement, étant donné que les moteurs tourneraient probablement moins au ralenti. Des études menées pendant des années ont démontré à maintes reprises qu'il est absolument vital de réaliser ces investissements. Nous espérons bien sûr que d'une manière ou d'une autre, à travers des partenariats impliquant les gouvernements municipal, provincial et fédéral, de même que le secteur privé, ces projets vont démarrer bientôt et qu'une importante annonce sera faite concernant les routes.

Je ne peux pas parler au nom des entreprises de chemin de fer. Canadien Pacifique et Canadien National ont tous deux investi des millions de dollars au cours des dernières années pour mettre à jour leurs réseaux et acquérir de nouveaux équipements.

Chaque fois qu'on parcourt une publication qui traite de la conteneurisation, on constate que le gros problème ce sont les infrastructures. On construit des navires de plus en plus grands. Les ports peuvent probablement devenir un peu plus efficaces et procéder à des manutentions un peu plus rapides. Le problème c'est l'arrière-pays : comment faire parvenir les boîtes de l'arrière-

sitting here that investments need to be made on the rail side as well, to keep up with this growth which is forecast to continue probably in the double digits over the next several years.

We think investments have to be made on both the road side and the rail side, but we have to keep in mind that the port also has to invest a significant amount of money. Even though it has been extremely effective in generating profits year after year and has been proactive in investing the money back into the facilities, we think there are still some major investments that probably will have to be made over the next little while. You can burden or tax the users only so much, whether the shipping lines or the terminal operators. I think these huge investments have to be shared amongst a broader base if you want to continue to compete with New York and with Norfolk. That is extremely important, whether we are talking about Halifax, Montreal or Vancouver, because we all face the same issues.

[Translation]

Senator Dawson: Mr. Doherty, let us go back to your story about the fact that you have to take the pure white snow that falls from the sky onto the shoreline, and load it into trucks that pollute the air while you drive them 10 to 20 kilometres away and dump the snow into a river where it will eventually flow back into the St. Lawrence. You are forced to do this because you are not allowed to simply push the snow into the river from the 22 kilometres of shoreline that you operate along the port. I am sure your story — this obligation that is placed upon you — would be the hands-down winner for the dumbest move of the week.

I took the liberty of relating that little story, Madam Chairman, although I know that is not the aim of our study.

You were rather generous in what you said, earlier, about the CBSA; it sounds like a match made in heaven. Earlier today, as well as yesterday, and even before then, the committee has heard that their approach, their cooperation, their flexibility towards port authorities and users or those who make use of their equipment is not necessarily as benevolent as you have described it today. Do you think there is room for improvement in your relations with the CBSA?

Mr. Doherty: Thank you, Senator Dawson, particularly for your story about the snow, because both of us hail from the same part of the province, where there is no lack of snow.

Senator Dawson: Where the snow is pure and white, of course.

Mr. Doherty: Senator Dawson and I are from Quebec City, the provincial capital.

Senator Dawson: And so is Senator Eyton.

pays vers le port d'une manière efficace? Je pense que pour nous quatre ici rassemblés, il est évident qu'il faut aussi investir dans les infrastructures ferroviaires afin d'aller au rythme de cette croissance qui, selon les prévisions, devrait se poursuivre et atteindre probablement les deux chiffres au cours des prochaines années.

Nous pensons qu'il faut investir à la fois dans les routes et dans les voies ferrées, mais n'oublions pas que le port aussi doit investir une bonne somme d'argent. Bien qu'il ait fait preuve non seulement d'une efficacité extraordinaire pour générer des profits au fil des ans, mais aussi d'initiative pour réinvestir l'argent dans les installations, nous pensons qu'il reste encore quelques gros investissements qu'il faudra probablement réaliser très prochainement. On peut accabler ou imposer les usagers jusqu'à un certain point seulement, qu'il s'agisse des compagnies maritimes ou des opérateurs de terminaux. À mon avis, ces gros investissements doivent être répartis entre des investisseurs provenant d'une plate-forme élargie si on veut continuer à concurrencer New York et Norfolk. Cela est très important, qu'il s'agisse de Halifax, de Montréal ou de Vancouver, parce que nous sommes tous confrontés aux mêmes problèmes.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur Doherty, revenons à cette histoire qui vous oblige à prendre de la neige pure et blanche qui tombe du ciel sur le bord du fleuve, à la mettre dans des camions, à polluer pendant 10 à 20 kilomètres pour ensuite la décharger dans une rivière et qu'elle revienne finalement dans le fleuve. Tout cela, au lieu de vous permettre de l'envoyer dans le fleuve sur les 22 kilomètres que vous avez le long du port. S'il y avait un prix de stupidité de la semaine, votre histoire serait sûrement la gagnante.

Je me suis permis de souligner cette anecdote, madame la présidente, mais ce n'est pas l'objectif de notre étude.

Je vous ai trouvé un peu généreux lorsque vous avez parlé tout à l'heure de l'ASFC, c'est quasiment comme si vous aviez la relation idéale. On a entendu des remarques au comité aujourd'hui, hier et dans le passé, sur le fait que leur approche, leur collaboration, leur souplesse envers les autorités portuaires et les utilisateurs ou ceux qui ont à se servir de leur équipement, n'est pas nécessairement aussi rose que vous l'avez présentée tout à l'heure. Est-ce que vous pensez qu'il y aurait des améliorations à faire dans vos relations avec l'ASFC?

M. Doherty : Sénateur Dawson, merci, surtout pour l'anecdote sur la neige, parce qu'on vient tous les deux du même coin de la province, où il y en a beaucoup de neige.

Le sénateur Dawson : Où la neige est blanche et pure, oui.

M. Doherty : Le sénateur Dawson et moi venons de Québec, la Vieille Capitale.

Le sénateur Dawson : Le sénateur Eyton aussi.

Mr. Doherty: Let us return to our relationship with the CBSA. When the people from the CBSA first came to see us with the VACIS, the discussions lasted weeks and weeks before anything was actually implemented and before we could find the appropriate spot to operate the machinery in our terminals. Yes, there is no doubt that they take up a lot of space and the process is expensive for our clients, but we charge for the system. However, I can honestly say that we have always worked well together. I think they would probably say the same thing about us. As I said earlier, in reference to the trucking industry and the railroads, the best way to tackle our problems is by keeping the lines of communication open and by working on them together. It is of no use to be confrontational.

We worked on a gate system with Mr. Steve Létourneau two years ago. He came to see us, we had a chat. Before Steve came, we were told: we are going to put them there, and the rest is your problem, but they have to work. Mr. Létourneau understood what type of problem this could cause. They wanted to put them under our cranes, where they would have been in the way. They finally managed to understand. We also suggested that they do some tests, some "dummy runs" with pieces of concrete, to show where the gates would be. It took a number of months before we could determine the best place to put them. It all worked out well in the end.

Last week, Mr. Stockwell Day and Mr. Fortier came to the official opening. Everything has been working well since Monday. Today they will be estimating the possible delays. So far, any delays have been minimal, because we did the preparatory work together with them.

The one thing that bothers us is the fact that everything must be checked in Ottawa, which is quite a distance from us. At the outset, we always wanted to have someone in the terminal in order to respond immediately. Mr. Carré and I can unload 200 or 300 containers per hour. By the time they realize that a box is non-standard, it will be buried under the pile.

Senator Dawson: Between the time when they identify it and the time when they notify you.

Mr. Doherty: That is what we fear. That is our greatest concern.

Mr. Carré: And we also have to go and retrieve the container.

Mr. Doherty: That is why we wanted people in the terminal. But for financial or other reasons, they decided that everything would be managed from Ottawa. We will see how that works out in the future. I am sure that if there are any small problems, we will work together to solve them.

Senator Dawson: I asked the question because it seems obvious that if we look at the traffic from point A to point B, as they say, the chain is only as strong as its weakest link.

In the fall, we will be deep into our recommendation process, and we may not be seen again. Without putting you on the spot, if you had to identify the weakest link in the process of moving a

M. Doherty : Revenons à notre relation avec l'ASFC. Au début, quand les gens de l'ASFC sont venus nous voir avec les VACIS, on a parlé pendant des semaines et des semaines avant que ce soit mis en marche et puis on a trouvé des sections appropriées pour le faire sur nos terminaux. Oui, c'est vrai que ça prend de la place et que ça coûte cher à nos clients, il n'y a pas de doute, mais on charge pour ce système. Je peux, par contre, dire honnêtement qu'on a toujours eu une bonne collaboration avec eux. Je crois qu'ils vont dire la même chose de nous. C'est un peu comme je disais tout à l'heure, entre nous, les camionneurs et le chemin de fer, c'est en se parlant et en examinant les problèmes qu'on va les régler. Ce n'est pas en se tirant des roches.

On vient de faire les systèmes de portail, avec M. Steve Létourneau il y a deux ans. Il est venu nous voir, on a jasé. Avant l'arrivée de Steve, on nous disait : on va les mettre là, arrange-toi avec, fais-les marcher. M. Létourneau a compris les problèmes que ça pouvait entraîner. Ils voulaient les mettre en dessous de nos grues, il n'y a rien qui aurait bougé. Alors, ils ont compris ça. On a aussi suggéré de faire des tests, des « dummy runs » avec des morceaux de béton, pour indiquer des portails. On l'a fait pendant des mois et des mois, avant de trouver le bon endroit où les mettre. Cela a bien fonctionné.

La semaine passée, M. Stockwell Day et M. Fortier sont venus à l'inauguration. Tout fonctionne depuis lundi, ça va bien. Aujourd'hui, on fait une évaluation des délais possibles. À ce jour, s'il y en a, ils sont minimes, parce qu'on a fait nos devoirs avec eux.

Il y a une affaire qui nous chatouille, c'est le fait que c'est vérifié à Ottawa, et que la distance est grande. Au début, on a toujours voulu qu'il y ait quelqu'un au terminal pour pouvoir répondre immédiatement. M. Carré et moi pouvons décharger 200 ou 300 conteneurs à l'heure. Le temps qu'ils aient une réaction, s'ils trouvent une boîte qui est hors-norme, elle va être enterrée dans la pile.

Le sénateur Dawson : Entre le moment où il va l'avoir identifiée et le moment où il va vous le dire.

M. Doherty : C'est notre crainte. C'est notre grosse crainte.

M. Carré : Il faut quand même aller chercher cette boîte-là aussi.

M. Doherty : Donc, c'est pour cette raison qu'on voulait des gens au terminal. Mais pour des questions de coûts ou autres, ils ont décidé de tout faire à Ottawa. Alors, on verra ce que le futur nous réserve. Je suis certain que si on éprouve des petits problèmes, on va travailler ensemble pour les résoudre.

Le sénateur Dawson : Je posais la question, parce qu'il me semble évident que si on regarde la circulation du point A au point B, on dit que la chaîne est toujours aussi forte que son maillon le plus faible.

À l'automne, nous serons au cœur du processus de recommandations, et je pense qu'on ne vous reverra pas. Sans vous mettre dans l'embarras, si vous aviez à identifier dans le

container from point A to point B, where would it be? As users, gentlemen, for the purposes of our recommendations, would you say that the weakest link in the current process is in the regulations, the legislation or the funding? Some things, like the weather or winter, cannot be changed. Beyond the fact that the snow is pure and white, I imagine it must not be very much fun to be working in the port in the middle of January. But in terms of what can be controlled, where do you see the weakest link?

Mr. Carré: I would say it involves the inland traffic; if that works well, then we are able to load and unload the containers.

Senator Dawson: Once everything is on the train or on the truck, then you have no other problems.

Mr. Carré: Exactly. And the ships must also be on time. If a ship is delayed by bad weather, that can cause us problems.

Mr. Doherty: As I said, we have to make sure that everything is done. It is like a pipeline, and once you turn on the tap, the water needs to flow unobstructed. There is no way around it. We have to make sure that it will work. Something else that we must not forget, particularly when it comes to the environment, is the water level in the St. Lawrence. The water level must remain constant, because that is a requirement for shipping. The ships, when they are loaded in Europe, are so heavy that the water level must be high enough to accommodate them when they sail into Montreal. There is no problem in Quebec City, where there is a 12- or 15-foot tide. But there is no tide in Montreal. So the water level must be constant. That is why the environment is so important, and why the lake water must continue to flow into the river.

Senator Dawson: One final question, Madam Chairman. You said something earlier that I would like you to repeat for the record. How much, on average, would a worker earn, in one of the 300, 500 or 800 jobs? What is the average wage of a worker at the Port of Montreal? How would a weakening of the Port of Montreal affect those jobs?

Mr. Doherty: According to our data, the average is about \$80,000 to \$85,000 for those working at the port. Those are high wages. These people work hard, and there is no doubt that they earn their wages. And they are all taxpayers.

Senator Dawson: According to my understanding, if part of the port is given over to the construction of condos or a park, and 200 jobs are lost in the process, would you agree that that would not be a good investment?

Mr. Doherty: No, it is not good for the economy.

[English]

Senator Eyton: There has been quite a lot of change in the ownership of ports over the last few years. Ports are a hot item and everybody wants them. I was thinking as I was listening to your happy story and your pleasure with all of your partners and associates. New York and New Jersey have gone, Baltimore is

chaînon du transport d'un conteneur, du point A au point B, quel serait le maillon faible, selon vous? Soit par réglementation, par législation ou par financement, dans notre processus de recommandations, où, en tant qu'utilisateurs, messieurs, identifieriez comme étant le maillon faible du processus, au moment où on se parle? Il y a des choses qu'on ne peut pas changer comme la température et l'hiver. Au-delà du fait que la neige est pure et blanche, j'imagine que ça ne doit pas être drôle de travailler sur le quai un 15 janvier. Mais dans ce qui est contrôlable, quel serait le maillon faible?

M. Carré : Je dirais que c'est les mouvements internes, « inland », pourvu que ça marche très bien à ce moment-là, nous, on est capables de rentrer et sortir les conteneurs.

Le sénateur Dawson : Un coup rendu sur le train ou sur le camion, pour vous autres, il n'y a plus de problèmes.

M. Carré : Exactement. Il faut aussi que les navires soient en cédule. Un retard du navire à cause de la mauvaise température peut devenir un handicap.

M. Doherty : Comme je l'ai dit, il faut s'assurer de tout. C'est un pipeline et quand on ouvre la chaudière, il faut que ça passe tout droit. Ça, c'est sûr et certain. Il faut s'assurer de cela. Une autre petite affaire qu'il faut penser, surtout dans le contexte de l'environnement, c'est les niveaux d'eau dans le fleuve Saint-Laurent. On veut s'assurer que le niveau d'eau reste toujours constant, parce que les navires comptent là-dessus. Les navires quand ils sont chargés en Europe, ils sont chargés à un point, alors il faut que le niveau d'eau soit adéquat quand ils arrivent à Montréal. À Québec, ce n'est pas un problème, il y a une marée de 12 ou 15 pieds. Mais à Montréal, il n'y a pas de marée. Il faut s'assurer que le niveau d'eau reste constant. Donc, c'est pour cela que l'environnement est très important, et que les lacs vident l'eau, puis qu'elle descend dans le fleuve.

Le sénateur Dawson : Une dernière question, madame la présidente. Vous l'avez dit tout à l'heure, mais je voudrais que ce soit au dossier. Quel serait, selon vous, le salaire moyen des gens? On parle de 300, 500 ou 800 emplois. Quel est le salaire moyen dans le domaine portuaire, à Montréal? Quel serait l'effet d'un affaiblissement du Port de Montréal au niveau des emplois?

M. Doherty : Selon les données qu'on a, les moyennes sont d'environ 80 000 à 85 000 dollars sur le port. Ce sont des salaires importants. Ces gens travaillent fort, il n'y a aucun doute qu'ils gagnent leur argent. Ce sont des gens qui paient des taxes.

Le sénateur Dawson : Si je comprends bien, si on décide de prendre une partie du Port et de construire des condos ou de faire un parc, on fait perdre 200 emplois, et ce n'est pas un bon investissement?

M. Doherty : Non, ce n'est pas bon pour l'économie.

[Traduction]

Le sénateur Eyton : Il y a eu bien des changements en ce qui concerne la propriété des ports au cours de ces dernières années. Les ports sont une marchandise très convoitée et chacun cherche à en acquérir. En vous écoutant raconter votre belle histoire et tout le plaisir que vous éprouvez à travailler avec vos partenaires et

gone, Halifax I think has changed, Vancouver and Prince Rupert changed. On the West Coast I think there was some change in San Diego and in Seattle.

I want to ask about the ownership of the two institutions in front of me, Termont Terminal Inc. and Montreal Terminals Partnership. I take it that for the most part the ownership has stayed quite constant, except for the sale of one third of Termont to Maersk and the Mediterranean Shipping Company, MSC. Who owns the other two thirds of Termont?

Montreal Terminals Partnership would represent a number of owners. How many are there, and who are they?

Mr. Carré: One third of Termont Montreal is owned by the MSC with Cortelina International Corp, and the other two thirds is owned jointly by Cerescorp Company, which is the American company that bought the Japanese company NYK about four or five years ago, and by Logistec Corporation, which is a Canadian company with its head office in Montreal.

Mr. Fratianni: Montreal Terminals Partnership has gone through a number of changes as well over the last several years. In October 2005, Canadian Pacific Ships, which at the time owned both Racine and Cast terminals in Montreal, sold its activities to TUI, which also runs the Hapag-Lloyd shipping line. As you may know, Canadian Pacific Ships was a publicly traded company back then and its activities basically were taken off both the Toronto and the New York stock exchanges and now are integrated into Hapag-Lloyd. Thus, in October 2005 we changed ownership.

As Mr. Doherty mentioned at the beginning of his presentation, on March 9, 2007, Morgan Stanley's infrastructure fund purchased 80 per cent of the two facilities in Montreal — Racine and Cast — from Hapag-Lloyd/TUI, so they now own this 80 per cent holding with the minority participation kept by Hapag-Lloyd. It is part of a major fund, an infrastructure fund, as you may have heard.

Senator Eyton: I missed that one. I think I can remember four major transactions in the last year and a half or so and I am close to one company that bid four times and lost four times.

Mr. Fratianni: Yes, there is a tremendous interest worldwide to acquire these container terminal operations.

Senator Eyton: We are talking about containers now and I recognise that there are bulk and other measures, but in general terms, in your operations at the Port of Montreal, what is the source of most of the containers? Where do they come from and where do they go to? What is their ultimate destination?

Mr. Doherty: In broad terms, the ships that call at our terminals load out of Germany, Belgium, Holland and England and they come to Montreal. Then the cargo is distributed. A large portion goes to the Chicago area, and some to Detroit, Toronto

associés, une idée m'est venue. New York et New Jersey ont changé de mains, Baltimore aussi, je crois Halifax aussi, de même que Vancouver et Prince Rupert. Sur la côte Ouest, il me semble qu'il y a eu quelques changements de propriétaires à San Diego et à Seattle.

J'aimerais savoir quels sont les propriétaires de vos deux entreprises, Termont Montréal Inc. et Société Terminaux Montréal Gateway. Je suppose que dans l'ensemble il y a eu une certaine constance en ce qui concerne la propriété, à l'exception de la vente d'un tiers du capital de Termont à Maersk et à Mediterranean Shipping Company (MSC). Qui est propriétaire des deux autres tiers de Termont?

Terminaux Montréal Gateway devrait avoir un bon nombre de propriétaires. Combien y en a-t-il et qui sont-ils?

M. Carré : Un tiers du capital de Termont Montreal est détenu par le MSC avec Cortelina International Corp, et les autres deux tiers appartiennent conjointement à Cerescorp Company, la société américaine qui a acheté il y a quelques années l'entreprise japonaise NYK, et à Logistec Corporation, une entreprise canadienne dont le siège se trouve à Montréal.

M. Fratianni : Terminaux Montréal Gateway a aussi changé de mains bien des fois au cours des dernières années. En octobre 2005, Canadian Pacific Ships, qui était alors propriétaire des terminaux Racine et Cast à Montréal, a vendu ses activités à TUI, qui gère aussi les filiales maritimes d'Hapag-Lloyd. Comme vous le savez sans doute, Canadian Pacific Ships était alors une société cotée en bourse et ses activités ont pratiquement été retirées à la fois des bourses de Toronto et de New York et sont actuellement intégrées à Hapag-Lloyd. Par conséquent, en octobre 2005, nous avons changé de propriétaire.

Comme M. Doherty l'a mentionné au début de la présentation, le 9 mars 2007, le Fonds d'infrastructure de Morgan Stanley a acheté à Hapag-Lloyd/TUI 80 p. 100 du capital des deux installations montréalaises, Racine et Cast; ainsi, il détient à l'heure actuelle ces 80 p. 100 d'actions et Hapag-Lloyd conserve une participation minoritaire. Comme vous avez peut-être entendu dire, l'argent investi provient d'un fonds plus important, un fonds d'infrastructure.

Le sénateur Eyton : Je n'en ai pas entendu parler. Je crois me souvenir qu'il y a eu l'année dernière quatre grandes transactions et une moins importante, pour ainsi dire, et qu'il y a une société qui a soumissionné quatre fois et a perdu à chaque fois.

M. Fratianni : Oui, partout dans le monde, il y a un énorme intérêt des investisseurs pour l'acquisition des opérations des terminaux de conteneurs.

Le sénateur Eyton : Nous parlons de conteneurs et je reconnais qu'il y a le vrac et d'autres formes de marchandises, mais d'une manière générale, quelle est l'origine de la plupart des conteneurs que vous manipulez au Port de Montréal? D'où viennent-ils et où vont-ils? Quelle est leur destination finale?

M. Doherty : Grosso modo, les navires qui font escale à nos terminaux prennent leur chargement en Allemagne, en Belgique et en Angleterre et leur destination c'est Montréal. La cargaison est ensuite distribuée. Une grande partie va vers la région de Chicago,

and also into the New England states, very close to New York. Also, believe it or not, a full trainload goes to California once a week. Of course cargo also comes out of Northern and Southern Italy and parts of France, Le Havre and Fosse, and it is distributed that way. If you want to know what is in it, it is everything.

Senator Eyton: Yes, I am sure — even stuff you do not want. For the most part, the containers come intact and leave the port here intact and they are shipped on, forwarded on.

Mr. Doherty: Yes.

Senator Eyton: As a committee out of Ottawa, we are looking at some of the countrywide or national concerns, and one thing we have heard about and thought about a good deal is an integrated, national shipping transportation corridor that really goes from sea to sea. I am not sure about the other sea, but let us say sea to sea. However, that does not seem to be a factor in your presentation and in your remarks, and so I will throw in another question: Is short sea shipping a relevant factor? For example, Halifax can take much larger container ships, but from what you just told me it appears that you do not get short sea shipping from Halifax to Montreal that you can move on.

Mr. Doherty: No, we do not. You are right; it is coastal shipping and we do not get it. Studies have been done of running what they call feeder services into the Great Lakes either from Montreal or from Halifax with a stop in Montreal and on to Halifax. The only problem with that is that the seaway shuts down for three months of the year. You can set up a system for nine months of the year, but that does not pay. The minute you switched in the wintertime you would have to go to the railroads or trucking, and they probably would not be there to handle that additional volume. Of course, the rates would be more expensive too. If we could figure out a way to keep the seaway open —

Senator Eyton: Global warming will do it for you.

Mr. Doherty: Well, I hope you are wrong there, senator.

Senator Eyton: This morning we were told that Halifax can handle ships with 12,000 TEUs. Montreal can handle roughly 4,000 TEUs and the seaway can handle about 1,000 TEUs. There is a progression there, and I would have thought that in either direction there should be transshipping opportunities, but there are none, or it is not practiced.

Mr. Doherty: If I may speak from a purely operational point of view, being an operator, as no doubt you can spot, to offload a full ship of 12,000 TEUs under the current scenario in Halifax right now would demand a larger terminal. Studies are beginning to show that it is alright to build these big ships but the terminal

une autre vers Detroit, Toronto et aussi dans les États de la Nouvelle-Angleterre, aux environs de New York. De plus, croyez-le ou non, un train entièrement chargé quitte pour la Californie une fois par semaine. Naturellement, nous recevons aussi du fret provenant du nord et du sud de l'Italie et aussi de la France, le Havre et Fosse, et ces marchandises suivent le même circuit de distribution.

Le sénateur Eyton : Oui, j'en suis sûr, y compris des choses indésirables. Pour la plupart, les conteneurs entrent intacts et partent du port intacts pour être expédiés.

M. Doherty : Oui.

Le sénateur Eyton : En tant que membres d'un comité siégeant hors d'Ottawa, nous sommes en train d'examiner quelques-uns des problèmes d'ordre national et une chose que nous avons entendue et à laquelle nous avons pensé assez souvent ce serait d'avoir un corridor national et intégré d'un océan à l'autre, pour le transport des marchandises expédiées. Je ne suis pas sûr à propos de l'autre océan, mais disons d'océan à océan. Cela cependant ne semble pas être pris en ligne de compte dans votre présentation et dans vos remarques, et je vais donc poser la question suivante : le transport maritime à courte distance est-il un facteur pertinent? Par exemple, Halifax peut accueillir de plus gros cargos porte-conteneurs, mais il ressort de ce que vous venez de me dire qu'il n'y a pas de transport maritime à courte distance entre Halifax et Montréal dont vous pouvez assurer le relais.

M. Doherty : Non, il n'y en a pas. Vous avez raison; il s'agit d'un commerce côtier et ça n'arrive pas jusqu'à nous. Des études ont été faites concernant la gestion de ce qu'on appelle des services d'apport destinés aux Grands Lacs, à partir de Montréal ou de Halifax, avec escale à Montréal et à Halifax. Le seul problème avec un tel projet c'est que la route maritime est fermée trois mois par an. On peut mettre en place un système pour neuf mois, mais ce n'est pas rentable. Dès que l'hiver pointe, on est obligé de recourir aux chemins de fer et aux camions qui peuvent ne pas être disponibles pour prendre en charge le volume additionnel. Naturellement, les tarifs seraient aussi plus élevés. Si nous pouvions trouver un moyen pour faire que la route maritime reste ouverte...

Le sénateur Eyton : Le réchauffement climatique s'en chargera pour nous.

M. Doherty : Eh bien! J'espère, monsieur le sénateur, que vous vous trompez sur ce point.

Le sénateur Eyton : Ce matin on nous a informés que le Port de Halifax peut accueillir des navires transportant 12 000 ÉVP. Montréal peut accueillir des navires d'environ 4 000 ÉVP et pour la route maritime, c'est de l'ordre de 1 000 ÉVP. On observe là une progression et j'aurais pensé que dans les deux sens il pourrait y avoir des possibilités de transbordement, mais il n'y en a pas, on n'en fait pas.

M. Doherty : Si je peux m'exprimer d'un point de vue purement opérationnel, en tant qu'exploitant, ce qui est facile à vérifier, pour décharger un navire entier d'une capacité de 12 000 ÉVP à Halifax aujourd'hui, dans les conditions actuelles, il faut un terminal plus grand. Les études commencent à

has got to be able to unload them and reload them in a reasonable time. If you are talking about 12,000 TEUs off and 12,000 TEUs on, that is 24,000 TEUs that you have to move in about three or four days. It will take a lot of logistics to make that work. That is the first point.

The second point is that for the feeder service running into Montreal, the feeder vessel would probably have to be a 3,000-TEU or 4,000-TEU vessel, which is the size coming in now, but there are studies currently going on that are looking at larger vessels for Montreal, up to 5,500 TEUs. Now, if you can bring a 5,500 TEU-vessel directly from Europe to Montreal, the economies of scale are right there. Why would you want to do a feeder service? It all comes down to that, but you are right: we have a waterway and in Europe they use the waterways. I was stationed in Europe and I used to manage some of the feeder services going up the Rhine. They make maximum use of their waterways, but then again it is a little bit different because they have the density of population to justify all that. We do not.

Senator Eyton: You are obviously very proud of the Port of Montreal and your activities here; you gave us some numbers and referred to the fact that you were highly competitive. I guess your competition is perhaps to some degree Halifax, but then it is the East Coast U.S. ports. The Port of Montreal gave us some numbers that showed that over the last six years, up to and including 2006, the annual growth rate for the East Coast ports averaged 4.4 per cent growth, while the Port of Montreal over the same period averaged out at 5 per cent growth. According to these numbers, then, you were growing a little bit faster than the East Coast ports. Of course, everybody is growing, but that is a good growth rate. On the other hand, looking at 2005 and 2006, the growth rates for the East Coast were 7.3 per cent and 7.7 per cent; in the same two years the Port of Montreal grew 1.6 per cent and then minus 0.6 per cent. In other words, over the six years you were looking pretty good, but over the last couple of years, in terms of growth rate, you were not doing as well. Is there any reason for that? Why has the growth rate fallen off?

Mr. Doherty: I would be guessing, because I do not know where their numbers come from. The only thing I can say is that on some graphs that I have seen lately the growth on the east coast of the U.S. is due mainly to Chinese cargo. In fact, on one graph, if you remove the Chinese factor, looking at the growth and the volumes being handled, the Ports of Montreal and New York were just about on the same level.

Senator Eyton: Do you see that as a trend? Do you think 2007 will follow suit?

démontrer qu'il ne suffit pas seulement de construire des navires plus gros, mais qu'il faut aussi des terminaux capables de les décharger et de les recharger en un temps raisonnable. Si on doit décharger 12 000 ÉVP et recharger 12 000 ÉVP, ça fait 24 000 ÉVP qu'il faut manipuler en trois ou quatre jours. Un tel travail exige beaucoup de logistique. Voilà le premier point.

Le second point c'est que pour qu'un service d'apport fonctionne à Montréal, le navire collecteur devrait probablement avoir une capacité de 3 000 ou 4 000 ÉVP, et ce sont des navires de cette taille qui viennent déjà; mais d'autres études en cours prévoient à Montréal des navires plus gros de 5 500 ÉVP. Alors, si on peut faire venir directement d'Europe des navires de 5 500 ÉVP, il y a là des économies d'échelle. Pourquoi devrait-on participer à un service d'apport? Tout se ramène à cela; mais vous avez raison : nous avons une voie maritime et en Europe, on exploite bien les voies maritimes. J'étais en poste en Europe et j'étais chargé de la gestion d'un des services d'apport qui fonctionnent sur le Rhin. Là-bas, ils utilisent au maximum leurs voies maritimes; mais une fois de plus, les deux contextes diffèrent un peu : ils ont une population à forte densité et cela justifie leur orientation. Ce n'est pas le cas ici.

Le sénateur Eyton : De toute évidence, vous êtes très fiers du Port de Montréal et de vos activités; vous nous avez donné quelques chiffres et avez fait allusion au fait que vous étiez très compétitifs. Je suppose que dans une certaine mesure, Halifax vous fait concurrence, mais ensuite ce sont les ports des États-Unis situés sur la côte Est. Le Port de Montréal nous a communiqué des chiffres indiquant qu'au cours des six dernières années, l'année 2006 incluse, le taux de croissance annuelle moyen des ports de la côte Est était de 4,4 p. 100 par an, contre 5 p. 100 pour le Port de Montréal dans la même période. Selon ces chiffres, votre croissance était donc un peu plus forte que celle des ports de la côte Est. Bien entendu, la croissance a été générale, mais il s'agit d'un bon taux de croissance. D'un autre côté, si on considère 2005 et 2006, les taux de croissance pour les ports de la côte Est étaient de 7,3 et 7,7 p. 100 contre seulement 1,6 et moins 0,6 p. 100 pour le Port de Montréal pour la même période. En d'autres termes, pendant six ans tout a bien marché pour vous, mais au cours des deux dernières années, en termes de taux de croissance, ça n'a pas très bien marché pour vous. Y a-t-il une raison à cela? Pourquoi le taux de croissance a-t-il chuté?

M. Doherty : Je ne pourrais qu'émettre des conjectures, étant donné que j'ignore d'où viennent ces chiffres. La seule chose que je peux dire c'est que, selon certaines statistiques que j'ai vues dernièrement, la croissance des ports de la côte est des États-Unis est principalement due aux marchandises provenant de Chine. En fait, si vous enlevez le facteur Chine d'un graphique, en considérant la croissance et les volumes traités, les Ports de Montréal et de New York se retrouvaient au même niveau.

Le sénateur Eyton : Considérez-vous cela comme une tendance? Pensez-vous qu'en 2007 ce sera pareil?

Mr. Doherty: No. Shipping does stuff like that. Sometimes you go up and down. As bad as it may sound, sometimes it is just question of ships getting off schedule and missing a few voyages. If you lose four or five ships, that is 20,000 TEUs or 30,000 TEUs gone. That can happen.

Mr. Carré: Or a shipping line can change a route or something like that.

Mr. Doherty: Yes, they change a route sometimes.

Senator Eyton: Then you think this is just a two-year trend.

Mr. Fratianni: I am not sure where the numbers you just read to us came from, because we do not seem to have a negative growth rate in 2006. We were under the impression that the Port of Montreal has had continuous growth over the last six years and certainly the last two years as well, 2005 and 2006.

Senator Eyton: It was a North European route, and major U.S. East Coast ports competing with the Port of Montreal.

Mr. Fratianni: You are talking about the North Atlantic specifically.

Senator Eyton: That is right. The Northern European is a major part of your business. I am happy to share those numbers with you. It is not a secret.

Mr. Fratianni: Maybe we can take a look at that.

Senator Eyton: You are a delight to have before us, because you are so positive in so many ways. You even spoke nicely about the railways, which we have not been used to, particularly in the West. In general, you have said that CN and CP are wonderful. Also, your wish list, it seemed to me, was pretty modest. You wanted a little bit of paving on Notre Dame Street and maybe a couple of traffic lights and that was it.

Mr. Doherty: It is not quite that simple. We also want some railway crossings with underground traverses.

Senator Eyton: I was being facetious, but I did think it was pretty reassuring, by and large.

What significant new investment would benefit the Port of Montreal and make it better? I will add to that the context where ports clearly require land and you are running out of land. What happens if at some point you go to a million TEUs and then you go beyond that? You will need more land and there is no land available around the port now, as far as I am aware. How do you deal with that? What kind of money do you need to address the most significant infrastructure challenge that you have?

M. Doherty : Non. Dans le secteur maritime, les choses se passent ainsi. Il y a des hauts et des bas. Aussi mauvais que cela puisse paraître, parfois il suffit que des navires se déprogramment et annulent quelques voyages. Si quatre ou cinq navires ne pointent pas, c'est 20 000 ou 30 000 ÉVP que vous perdez. Ça peut arriver.

M. Carré : Il peut aussi arriver qu'un navire change de route ou quelque chose de ce genre.

M. Doherty : C'est vrai, ils changent parfois de route.

Le sénateur Eyton : Vous pensez donc qu'il s'agit simplement d'une tendance limitée à ces deux années.

M. Fratianni : J'ignore d'où viennent les chiffres que vous venez de mentionner, parce qu'il ne nous semble pas qu'en 2006 notre taux de croissance a été négatif. Nous avions l'impression que le Port de Montréal avait connu une croissance soutenue au cours des six dernières années et certainement aussi au cours des deux dernières, à savoir, 2005 et 2006.

Le sénateur Eyton : Il s'agissait de la route Europe du Nord et des grands ports de la côte Est qui sont en concurrence avec le Port de Montréal.

M. Fratianni : Vous voulez parler de l'Atlantique Nord plus précisément.

Le sénateur Eyton : Exactement. L'Europe du Nord occupe une place importante dans vos activités. Je suis heureux de vous communiquer ces chiffres. Ce n'est pas un secret.

M. Fratianni : Peut-être que nous pouvons y jeter un coup d'œil.

Le sénateur Eyton : C'est un plaisir de vous avoir parmi nous, parce que vous avez une attitude si constructive à bien des égards. Vous avez même parlé en très bons termes des compagnies de chemin de fer, ce qui n'est pas habituel, particulièrement dans l'Ouest du pays. En général, vous avez dit que le CP et le CN étaient formidables. Par ailleurs, il me semble que votre liste de souhaits était assez modeste. Vous demandez un peu de pavage sur la rue Notre-Dame, l'installation de quelques feux de circulation et c'est tout.

M. Doherty : Ce n'est pas aussi simple que ça. Nous avons aussi besoin de passages à niveau avec des traversées souterraines.

Le sénateur Eyton : Je plaisantais, mais je crois que vos souhaits étaient assez rassurants d'une façon générale.

Quel nouvel investissement significatif profiterait au Port de Montréal et contribuerait à son amélioration? Je vais ajouter à cela le fait que les ports ont absolument besoin d'espace, or vous êtes à court d'espace. Que se passera-t-il si à un certain moment vous atteigniez le million d'ÉVP et qu'ensuite vous alliez au-delà? Il vous faudra de plus en plus de terres, or il n'y a plus actuellement de terres disponibles autour du port, autant que je sache. Comment vous y prendrez-vous? De quel montant d'argent avez-vous besoin pour relever votre plus important défi en matière d'infrastructure?

Mr. Doherty: If you look at the Port of Montreal as an economic engine for the city of Montreal, then there should be an interest in expanding the port. There is land around the port, providing that you are willing to make the effort to invest in it. We have land to the north of us; in fact, there are empty parcels today. Yes, part of it has to be decontaminated, of course; what land today does not have to be decontaminated if it is in a port area? We have land close to Racine terminal, the empty Vickers basin that could be filled in. That is another twelve acres.

Senator Fox: When you say north, do you mean the other side of Notre Dame Street?

Mr. Doherty: No, between us and Notre Dame Street. There was old tank farms there, which is why the land has to be decontaminated. In fact, we use one as a parking lot. There are areas like that all around.

There are also things that could be moved from the port, bulk operations that could be brought down to Contrecoeur, which would allow containers into the port, and that land could be used for containers, because it pays more. It is a simple question of economics — you do what will bring more money into the port, what will employ more people.

Senator Eyton: Could you sell that politically, do you think?

Mr. Doherty: I would not mind giving it a shot, to be frank.

Senator Eyton: Everywhere that is tough. It is a tough sell.

Mr. Doherty: It is a tough sell, no doubt, but transportation is growing and space will be required. Populations are growing, and they will demand more. Also, we want the stuff that is coming from elsewhere, so at some point we will have to make it accommodating. This country will have to do it. I go by my favourite saying from the old Kevin Costner baseball film, "If you build it, they will come." I still believe that. The same as if you build a good reputation, people will come. It is simple.

[Translation]

Senator Fox: I was co-president of the Société du Havre along with Lucien Bouchard, and Mr. Taddeo sat on our board. So, we heard a great deal about the port and we all recognized the economic significance and great success of the Port of Montreal; this great success is due to the type of partnership that existed between the private sector which you represent, the Port of Montreal and the Government of Canada. What I am wondering is how can we ensure continued success and further improvements?

M. Doherty : Si on considère le Port de Montréal comme un moteur économique pour la ville de Montréal, alors il devrait y avoir un intérêt à agrandir le port. Il y a des terrains autour du port, pourvu qu'il y ait la volonté de consentir à l'effort d'investissement. Nous avons des espaces du côté nord; en fait il y a actuellement des parcelles vides. Oui, certaines doivent être décontaminées, naturellement; quelle terre aujourd'hui située dans une enceinte portuaire n'aurait pas besoin d'être décontaminée? Il y a un terrain proche de terminal Racine, le bassin de Vickers inoccupé, que l'on pourrait remblayer. Ça ferait 12 acres additionnelles.

Le sénateur Fox : Lorsque vous parlez de nord, est-ce que vous faites allusion à l'autre côté de la rue Notre-Dame?

M. Doherty : Non, plutôt à l'espace compris entre la rue Notre-Dame et nous. Il y avait là des dépôts de vieilles cuves, et c'est pourquoi ce terrain doit être décontaminé. En réalité, une des parcelles nous sert de terrain de stationnement. Il y a des espaces de ce genre tout autour.

Il y a aussi des activités que l'on pourrait déplacer du port, des opérations sur le vrac que l'on pourrait transférer à Contrecoeur, pour laisser la place aux conteneurs, et ces espaces pourraient être utilisés pour des conteneurs, parce que ça paie plus. C'est juste une question d'économie : on fait ce qui rapporte plus d'argent au port, ce qui permet de créer plus d'emplois.

Le sénateur Eyton : Pensez-vous pouvoir vendre cette idée, politiquement parlant?

M. Doherty : En toute sincérité, cela ne me dérangerait pas de tenter le coup.

Le sénateur Eyton : Ce sera difficile à tous les niveaux. Vendre cette idée sera difficile.

M. Doherty : C'est une idée difficile à vendre, sans aucun doute, mais le transport se développe et il faudra plus d'espace. La population croît et la demande aussi. Et nous avons besoin de marchandises qui viennent d'ailleurs, aussi, il arrivera un moment où il faudra qu'on accommode tout cela. Ce pays ne peut pas y échapper. Je me fie à mon dicton préféré, tiré du vieux film de Kevin Costner sur le baseball : « Si vous le construisez, ils viendront ». J'y crois toujours. De la même façon, si vous vous bâtissez une bonne réputation, les gens viendront. C'est simple.

[Français]

Le sénateur Fox : J'ai été coprésident de la Société du Havre avec Lucien Bouchard, et M. Taddeo était sur notre conseil d'administration. Donc, on a beaucoup entendu parler du port et on a tous reconnu d'emblée l'importance économique et le grand succès du Port de Montréal; un grand succès qui est dû à ce genre de partenariat qu'il y a eu entre le secteur privé que vous représentez, le Port de Montréal et le gouvernement du Canada. Mais la question que je me pose au-delà du succès actuel est la suivante : comment est-ce qu'on s'y prend pour s'assurer que ce succès non seulement continue, mais devienne encore plus évident?

And by the way, the success of the Montreal harbour is a well-kept secret in the Greater Montreal Area. It is not your fault, but it would seem the people of Montreal do not realize to what extent the Port of Montreal is an extraordinary source of economic activity. When certain people put forward projects I consider hare-brained like, for instance, Bikerdike, it took someone with the strength and uncompromising nature of Mr. Taddeo to make sure they did not go through. Montrealers need to understand the economic significance of their harbour. It is a genuine success, but how do we ensure continued success and future expansion?

There are some things which fall under both areas of jurisdiction. I do not think that we can settle the problem with respect to Notre-Dame Street here. The Government of Canada is involved in construction on Highway 30, but it is somewhat far away. I understand how important the 30 is, for travel et cetera.

This morning we heard from seaway representatives who were considering three or four regulatory implements. Do you suffer from "regulatory implements"? Are there issues under the Government of Canada's jurisdiction which should be addressed and which in some way hamper the type of development you would like to see happen? I have not heard much about this type of issue this afternoon. Perhaps there is nothing to be said. Perhaps your concerns have to do with expansion toward the north as you said and towards the east and in Contrecoeur. Can our committee recommend certain things to government to ensure continued success for the Port of Montreal? This question is for both groups.

Mr. Carré: I would say dredging in the St. Lawrence is important in order to maintain the ability for boats and ships to come into Montreal.

Senator Fox: I would assume most people understand the importance of dredging?

Mr. Doherty: There are some environmental concerns. There is the issue of conservation, small birds and small fish. As Roger just said there can be dredging, but there are also environmental considerations. But I think that with the appropriate studies we may be able to manage that.

There is also the issue of wharves. We need to build some in the Port of Montreal, to accommodate larger ships. Larger ships are what we would be dealing with, so we would have to be able to accommodate them. That is a necessity.

Finding ways to ship throughout the city. . . it is kind of like Highway 30. The 30 gives trucks a way to avoid Montreal and go directly to the wharves. That is a very important element.

Senator Fox: I am not asking you to invent any if none come to mind.

Mr. Doherty: No, I am not inventing any.

Et d'ailleurs, le succès du Port de Montréal est un secret bien gardé dans la grande région de Montréal. Ce n'est pas de votre faute, mais on dirait que les Montréalais ne réalisent pas à quel point le Port de Montréal est une activité économique extraordinaire. Quand on a proposé ces projets que je considérerais farfelus comme le Bikerdike entre autres, cela a pris la solidité et l'intransigeance de M. Taddeo pour s'assurer que ça ne fonctionne pas. Il faudrait que les Montréalais comprennent davantage l'importance économique de leur port. C'est un véritable succès, mais comment s'assurer qu'il continue et comment le faire grandir plus?

Il y a des choses qui relèvent de divers niveaux de gouvernement. Je pense qu'ici, on ne peut pas régler le problème de la rue Notre-Dame. Le gouvernement du Canada participe dans la construction de l'autoroute 30, mais c'est quand même un peu loin. Je comprends l'importance de la 30, pour les mouvements internes et ainsi de suite.

On avait ce matin, devant nous, les gens de la Voie maritime qui, eux, voyaient trois ou quatre, ce qu'ils appelaient des « regulatory implement ». Est-ce que vous vous souffrez de « regulatory implement »? Est-ce qu'il y a des choses à ce niveau-là qui relèvent du gouvernement du Canada, qui devraient être corrigées et qui, peut-être, freinent le genre de développement que vous voudriez avoir? Je n'ai pas entendu parler beaucoup de ce genre de choses cet après-midi. Peut-être qu'il n'y en a pas. Peut-être que vos problèmes, c'est effectivement l'expansion du port vers le Nord, comme vous dites, et vers l'Est et à Contrecoeur. Est-ce qu'il y a des choses que notre comité peut recommander au gouvernement, qui favoriseraient la continuité du développement et du succès du Port de Montréal? Je pose la question aux deux groupes.

M. Carré : Je dirais que le dragage du fleuve Saint-Laurent est une chose importante pour garder la capacité des bateaux, des navires de monter à Montréal.

Le sénateur Fox : Je présume que la majorité comprend l'importance du dragage?

M. Doherty : Le ministère de l'environnement a un problème avec le dragage. Il faut conserver les petits oiseaux, puis les petits poissons aussi. C'est un peu comme Roger vient de le dire, il y a le dragage du fleuve, oui, mais il y a des considérations environnementales. Avec des études appropriées, on peut réussir à passer à travers, je crois.

Il y a aussi les quais. Il faut construire des quais dans le Port de Montréal, pour accommoder des navires plus gros. On parle de navires plus gros, alors il va falloir pouvoir les accommoder. Ça, c'est extrêmement nécessaire.

Trouver des façons d'expédier à travers la ville. C'est un peu comme l'autoroute 30. La route 30 permet à des camions de contourner Montréal, puis rentrer directement sur ses quais. C'est un bout qui est très important.

Le sénateur Fox : Je ne veux pas que vous en inventiez s'il n'y en a pas qui vous viennent à l'esprit.

M. Doherty : Non, je n'en invente pas.

Senator Fox: Do any of the ports which you see as competition, do they have equipment or other things that you envy, and would perhaps like the private sector, government or a partnership to develop?

[English]

Senator Fox: What keeps you awake at night?

Mr. Doherty: In some of the state ports in New York or Galveston, Texas, or Houston, Texas, for example, it is the state that invests in the heavy equipment and the gantry cranes, while in comparison we have to do the investing in the heavy equipment for our port. Between the two of us, Termont Terminal Inc. and Montreal Terminals Partnership, we spent maybe \$150 million on equipment in the last eight or nine years. That is one heck of a risk for private companies to undertake, so you have to be sure to have the cargos and the ships coming to justify it. Elsewhere, that is supported by the state because, as I said, the state will build the terminals in order to get the cargo because they know that it generates jobs. We seem to have a different approach in Canada. We like to get involved but only to a point. We like to get involved with over regulation, perhaps. I have not really looked at the question carefully.

Senator Fox: How can you compete with a port that has all of its installations paid for by the State of Texas, for example?

Mr. Doherty: First, by being a little more efficient. Second, the state might invest in it, but I think there is a clawback somewhere else, which is entirely possible through either rent or long-term leases that are under different approaches. No state gives anything away, so they have to get it back some place, but those ports do not have to have the cash outlay, which gives them a leg up. That is how I see it. Frankly, being an independent operator, I do not think I would like to see the government investing in my equipment.

Senator Fox: You do get the necessary write-offs, though. Are you saying that you can compete with Galveston and Baltimore in spite of the fact that they work under a very different capital investment regime?

Mr. Doherty: Yes, we can, because of our different efficiencies. I know I sound like the holy grail here again, but with our partnerships with the various railroads we are very efficient. Mr. Fratianni can correct me if I am wrong, but our footprint for putting boxes through is about 9,000 TEUs per acre.

Mr. Fratianni: Yes.

Mr. Doherty: That is almost third or second to none throughout the world. Our throughput is very high because we have the cooperation of the truckers, the railroads and the port.

Le sénateur Fox : Parmi les ports que vous considérez être vos ports concurrents, est-ce qu'il y a des équipements ou des choses dont ils jouissent, que vous enviez, et que vous aimeriez voir développer soit par le secteur privé, par le gouvernement ou par un partenariat?

[Traduction]

Le sénateur Fox : Qu'est-ce qui vous cause de l'insomnie la nuit?

M. Doherty : Dans certains ports d'État de New York, à Galveston ou à Houston, au Texas, par exemple, c'est l'État qui investit dans les équipements lourds et les grues à portique, alors qu'ici c'est à nous de le faire. Nos deux sociétés réunies, Termont Terminal Inc. et Terminaux Montréal Gateway, ont dépensé peut-être 150 millions de dollars en équipements au cours des huit ou neuf dernières années. C'est un sacré risque à assumer pour des sociétés privées, aussi, il faut être sûr d'avoir du fret et des navires pour justifier cela. Ailleurs l'État supporte ces charges parce que, comme je l'ai mentionné, en construisant les terminaux pour recevoir du fret, l'État crée des emplois. Il semble que nous ayons une approche différente au Canada. L'État s'implique certes, mais seulement jusqu'à un certain point. L'État veut s'impliquer par une réglementation excessive, peut-être. C'est une question qu'en réalité je n'ai pas étudiée à fond.

Le sénateur Fox : Comment pouvez-vous concurrencer un port dont les installations sont entièrement payées par l'État du Texas, par exemple?

M. Doherty : Premièrement en étant un peu plus efficace. Deuxièmement, l'État peut bien y investir, mais à mon avis, il y a une récupération quelque part, ce qui est tout à fait possible par le biais du loyer ou par des baux à long terme qui font l'objet d'approches différentes. Aucun État ne fait de cadeaux, il doit donc y avoir une récupération quelque part; mais cela évite à ces ports d'avoir à déboursier, ce qui leur donne un coup d'épaule. Voilà comment je vois cela. Sincèrement, en tant qu'exploitant indépendant, je ne pense pas que j'aimerais voir l'État investir dans mon équipement.

Le sénateur Fox : Vous avez cependant les déductions fiscales nécessaires. Êtes-vous en train de dire que vous pouvez concurrencer les ports de Galveston et de Baltimore en dépit du fait qu'ils bénéficient d'un régime d'investissement différent?

M. Doherty : Oui, c'est possible, parce que nous n'avons pas le même niveau d'efficacité. Je sais que mes propos évoquent encore le Saint-Graal, mais grâce au partenariat établi avec différentes compagnies de chemin de fer, nous sommes très efficaces. M. Fratianni pourra me corriger si je me trompe, mais notre empreinte de placement des boîtes est d'environ 9 000 EVP par acre.

M. Fratianni : Oui.

M. Doherty : Cela nous place presque au premier ou au deuxième rang dans le monde. Notre capacité de production est très élevée parce que nous bénéficions de la coopération des

Yes, there is a point where all the cooperation in the world will not do it, but by then we will have come up with the appropriate solution.

Do I sound positive? Yes, I am. I am a positive person. You could not do my job if you were not positive because, as you say, you would not sleep at night, and I sleep very well.

Mr. Fratianni: So that the committee does not walk away with a completely rosy picture of Montreal, I will put a little bit of a cloud over this parade, perhaps — not to rain on the parade, but maybe a cloud.

Senator Fox: One of you is sleepless at night, I can see.

Mr. Fratianni: I think the encroachment of port land is an area of concern. We are hoping that certain people appreciate a bit more the value of the Port of Montreal in terms of what it does for the City of Montreal, for the Province of Quebec and we believe for Canada as well. Our importers and certainly our exporters benefit tremendously from an efficient port operation. We are a little concerned with the slow but consistent encroachment on port land, and a lot of energy is expended trying to keep these groups away. We could probably redirect that energy to more productive things.

We also think that the level of financing from the various levels of government should be considered. As Mr. Doherty said, we are competing with New York and with Norfolk and it seems they have a somewhat bigger basin of revenue from governments than we do, so we are hoping that governments will be able to help us more in terms of providing higher security and better installations, rather than relying strictly on the port profits to continue to modernize our facility. We are hoping to see a bit more funding coming in from the different levels of government, certainly from the federal government.

[Translation]

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your attendance. If you can think of other information you would like to provide to us, do not hesitate to contact us and we will take that into account in writing our report this fall.

I would like to thank Senate staff and stenographers, the interpreters, technicians and those who have helped us in any way throughout our hearings. I would invite honourable senators to meet again, tomorrow evening at 6:15 p.m. for our next meeting.

The committee adjourned.

camionneurs, des chemins de fer et du port. C'est vrai qu'il y a un point où malgré tout le soutien dont on bénéficie, il n'y a rien à faire, mais si une telle situation survenait, nous trouverions la solution appropriée.

Est-ce que cela semble positif? Oui, je suis une personne positive. Autrement, il est impossible de faire ce travail, parce que, comme vous le dites, on ne pourrait pas dormir la nuit, or je dors très bien.

M. Fratianni : Afin que le comité ne s'en aille pas avec un tableau entièrement idyllique de Montréal, je vais assombrir un peu cette parade, non pas pour qu'il pleuve, mais peut-être pour apporter un nuage.

Le sénateur Fox : Je constate qu'il y a quelqu'un d'entre vous qui ne dort pas la nuit.

M. Fratianni : Je crois que l'empiètement sur le domaine portuaire est un sujet de préoccupation. Nous souhaitons que certaines personnes apprécient un peu plus la valeur du Port de Montréal, en ce qui a trait à son apport à la ville de Montréal, à la province de Québec et aussi au Canada. Nos importateurs et certainement nos exportateurs bénéficient énormément de l'efficacité des opérations de notre port. Nous sommes un peu préoccupés de constater que certains groupes empiètent lentement mais constamment sur le domaine portuaire, et on perd beaucoup d'énergie à les en empêcher. On aurait pu consacrer cette énergie à des choses plus productives.

Nous pensons aussi que le niveau de financement des divers paliers du gouvernement devrait être examiné. Comme l'a mentionné M. Doherty, nous sommes en concurrence avec New York et Norfolk et il semble qu'ils bénéficient de sources de financement public plus importantes que nous, et nous espérons donc que les gouvernements nous aideront en renforçant la sécurité et en assurant de meilleures installations, au lieu que l'on compte strictement sur les profits dégagés par le port pour continuer à moderniser notre équipement. Nous espérons voir un peu plus de financement provenant des divers paliers du gouvernement, et certainement du gouvernement fédéral.

[Français]

La présidente : Merci beaucoup, messieurs, de votre présence. Nous avons apprécié votre témoignage. Si vous pensez à d'autres informations à nous fournir, n'hésitez pas à communiquer avec nous, cela nous fera plaisir et on en tiendra compte au moment du rapport à l'automne.

Je voudrais remercier les employés du Sénat et les sténographes, les traducteurs, les techniciens et ceux qui nous ont facilité la vie pendant notre présence ici. Je vous invite, honorables sénateurs, demain soir, à 18 h 15, pour la prochaine réunion.

La séance est levée.

Lawrence Seaway Management Corporation:

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer.

Quebec Shortsea Shipping Roundtable:

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent.

Tuesday, May 15, 2007 (afternoon meeting)

Termon Terminal Inc.:

Roger Carré, General Manager;

Robert Desrochers, Comptroller.

Montreal Gateway Terminals Partnership:

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer;

Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent :

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général.

Table du Québec sur le transport maritime courte distance :

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent.

Le mardi 15 mai 2007 (séance de l'après-midi)

Terminal Termon Inc. :

Roger Carré, directeur général;

Robert Desrochers, contrôleur.

Société Terminaux Montréal Gateway :

Kevin M. Doherty, directeur général;

Michael Fratianni, chef de la direction financière.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Monday, May 14, 2007

Port of Montreal:

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;
Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development;
Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master.

Robert Transport Inc.:

Claude Robert, President and Chief Executive Officer, and
President, Canadian Trucking Alliance.

Association du camionnage du Québec:

Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational
Matters.

Tuesday, May 15, 2007 (morning meeting)

The Shipping Federation of Canada:

Michael H. Broad, President;
Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs.

Centre for Research on Transportation:

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation
Systems Laboratory.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le lundi 14 mai 2007

Port de Montréal :

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Jean-Pierre Masson, vice-président, Marketing et développeme
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du pc.

Robert Transport Inc. :

Claude Robert, président et chef de la direction, et président de
l'Alliance canadienne du camionnage.

Association du camionnage du Québec :

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers technique et
opérationnels.

Le mardi 15 mai 2007 (séance de l'avant midi)

Fédération maritime du Canada :

Michael H. Broad, président;
Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales.

Centre de recherche sur les transports :

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes
intelligents de transport.

(Suite à la page précédente)





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, May 16, 2007
Wednesday, May 30, 2007
Tuesday, June 5, 2007

Issue No. 15 -

Sixth (final) meeting on:

Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation
Act and the Railway Safety Act and to make
consequential amendments to other acts

Twentieth and twenty-first meetings on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

INCLUDING:

THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation
Act and the Railway Safety Act and to make
consequential amendments to other acts)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 16 mai 2007
Le mercredi 30 mai 2007
Le mardi 5 juin 2007

Fascicule n° 15

Sixième (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur
les transports au Canada et la Loi sur la sécurité
ferroviaire et d'autres lois en conséquence

Vingtième et vingt et unième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Y COMPRIS :

LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur
les transports au Canada et la Loi sur la sécurité
ferroviaire et d'autres lois en conséquence)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Johnson
Carney, P.C.	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Merchant
Fox, P.C.	Munson
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Cochrane substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*May 16, 2007*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Cochrane (*May 17, 2007*).

The name of the Honourable Senator Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Segal (*May 17, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox., P.C. substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*May 30, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Zimmer (*June 4, 2007*).

The name of the Honourable Senator Zimmer substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. (*June 5, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Johnson
Carney, C.P.	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Merchant
Fox, C.P.	Munson
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Cochrane substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 16 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson substitué à celui de l'honorable sénateur Cochrane (*le 17 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Carney, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Segal (*le 17 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 30 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. substitué à celui de l'honorable sénateur Zimmer (*le 4 juin 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Zimmer substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. (*le 5 juin 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 16, 2007

(47)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Cochrane, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Segal, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services;

David Bailey, Director, National Air Services Policy.

Ms. Borges, Mr. Langlois and Mr. Bailey each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:05 p.m., the committee suspended.

At 7:15 p.m., the committee resumed.

At 7:16 p.m., the committee suspended.

At 7:26 p.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-11.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 16 mai 2007

(47)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cochrane, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Segal, Tkachuk et Zimmer (11).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son examen du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques;

David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens.

Mme Borges, M. Langlois et M. Bailey font chacun une déclaration liminaire puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 5, la séance est interrompue.

À 19 h 15, la séance reprend.

À 19 h 16, la séance est interrompue.

À 19 h 26, la séance reprend.

Il est convenu que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi C-11.

Il est convenu de réserver le titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clause 15 carry.

It was agreed that clause 16 carry.

It was agreed that clause 17 carry.

It was agreed that clause 18 carry.

It was agreed that clause 19 carry.

It was agreed that clause 20 carry.

It was agreed that clause 21 carry.

It was agreed that clause 22 carry.

It was agreed that clause 23 carry.

It was agreed that clause 24 carry.

It was agreed that clause 25 carry.

It was agreed that clause 26 carry.

It was agreed that clause 27 carry.

It was agreed that clause 28 carry.

The Chair asked whether clause 29 shall carry.

After debate, the Honourable Senator Munson moved that Bill C-11 be amended in clause 29, on page 20,

(a) by replacing lines 2 and 3 with the following:

“way, a railway company shall cause only such noise and vibration as is reasonable, taking into”; and

(b) by replacing lines 7 to 11 with the following:

“(b) its operational requirements; and

(c) the area where the construction or operation takes place.”.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen and Zimmer—6.

NAYS: The Honourable Senators Bacon, Eyton, Johnson, Segal and Tkachuk—5.

It was agreed, on division, that clause 29 carry as amended.

It was agreed that clause 30 carry.

It was agreed that clause 31 carry.

It was agreed that clause 32 carry.

It was agreed that clause 33 carry.

It was agreed that clause 34 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

Il est convenu d'adopter l'article 11.

Il est convenu d'adopter l'article 12.

Il est convenu d'adopter l'article 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter l'article 15.

Il est convenu d'adopter l'article 16.

Il est convenu d'adopter l'article 17.

Il est convenu d'adopter l'article 18.

Il est convenu d'adopter l'article 19.

Il est convenu d'adopter l'article 20.

Il est convenu d'adopter l'article 21.

Il est convenu d'adopter l'article 22.

Il est convenu d'adopter l'article 23.

Il est convenu d'adopter l'article 24.

Il est convenu d'adopter l'article 25.

Il est convenu d'adopter l'article 26.

Il est convenu d'adopter l'article 27.

Il est convenu d'adopter l'article 28.

La présidente demande si l'article 29 est adopté.

Après débat, l'honorable sénateur Munson propose que le projet de loi C-11 soit modifié, à l'article 29, page 20,

a) par substitution, aux lignes 2 à 4 de ce qui suit :

« construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants : »;

b) par substitution, aux lignes 9 à 12, de ce qui suit :

« du chemin de fer ».

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée avec dissidence :

POUR : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen et Zimmer—6.

CONTRE : Les honorables sénateurs Bacon, Eyton, Johnson, Segal et Tkachuk—5.

Il est convenu d'adopter l'article 29 modifié, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 30.

Il est convenu d'adopter l'article 31.

Il est convenu d'adopter l'article 32.

Il est convenu d'adopter l'article 33.

Il est convenu d'adopter l'article 34.

It was agreed that clause 35 carry.

It was agreed that clause 36 carry.

It was agreed that clause 37 carry.

It was agreed that clause 38 carry.

It was agreed that clause 39 carry.

It was agreed that clause 40 carry.

It was agreed that clause 41 carry.

It was agreed that clause 42 carry.

It was agreed that clause 43 carry.

It was agreed that clause 44 carry.

It was agreed that clause 45 carry.

It was agreed that clause 46 carry.

It was agreed that clause 47 carry.

It was agreed that clause 48 carry.

It was agreed that clause 49 carry.

It was agreed that clause 50 carry.

It was agreed that clause 51 carry.

It was agreed that clause 52 carry.

It was agreed that clause 53 carry.

It was agreed that clause 54 carry.

It was agreed that clause 55 carry.

It was agreed that clause 56 carry.

It was agreed that clause 57 carry.

It was agreed that clause 58 carry.

It was agreed that clause 59 carry.

It was agreed that clause 60 carry.

It was agreed that clause 61 carry.

It was agreed that clause 62 carry.

It was agreed that clause 63 carry.

After debate, the Honourable Senator Dawson moved that Bill C-11 be amended on page 44, by adding after line 12 the following:

“COMING INTO FORCE

64. Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.”

After debate, the question being put on the motion, it was adopted on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen and Zimmer—6.

NAYS: The Honourable Senators Bacon, Eyton, Johnson, Segal and Tkachuk—5.

It was agreed, on division, that new clause 64 carry.

Il est convenu d'adopter l'article 35.

Il est convenu d'adopter l'article 36.

Il est convenu d'adopter l'article 37.

Il est convenu d'adopter l'article 38.

Il est convenu d'adopter l'article 39.

Il est convenu d'adopter l'article 40.

Il est convenu d'adopter l'article 41.

Il est convenu d'adopter l'article 42.

Il est convenu d'adopter l'article 43.

Il est convenu d'adopter l'article 44.

Il est convenu d'adopter l'article 45.

Il est convenu d'adopter l'article 46.

Il est convenu d'adopter l'article 47.

Il est convenu d'adopter l'article 48.

Il est convenu d'adopter l'article 49.

Il est convenu d'adopter l'article 50.

Il est convenu d'adopter l'article 51.

Il est convenu d'adopter l'article 52.

Il est convenu d'adopter l'article 53.

Il est convenu d'adopter l'article 54.

Il est convenu d'adopter l'article 55.

Il est convenu d'adopter l'article 56.

Il est convenu d'adopter l'article 57.

Il est convenu d'adopter l'article 58.

Il est convenu d'adopter l'article 59.

Il est convenu d'adopter l'article 60.

Il est convenu d'adopter l'article 61.

Il est convenu d'adopter l'article 62.

Il est convenu d'adopter l'article 63.

Après débat, l'honorable sénateur Dawson propose que le projet de loi C-11 soit modifié, à la page 44, par ajout, après la ligne 12, de ce qui suit :

« ENTRÉE EN VIGUEUR

64. L'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret ».

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée avec dissidence :

POUR : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Merchant, Munson, Phalen et Zimmer—6.

CONTRE : Les honorables sénateurs Bacon, Eyton, Johnson, Segal et Tkachuk—5.

Il est convenu d'adopter le nouvel article 64, avec dissidence.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill as amended be adopted.

The committee considered draft observations.

After debate, it was agreed that the draft observations, as amended, be appended to the report.

It was agreed that the Chair report the bill as amended and with observations to the Senate.

At 8:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 30, 2007
(48)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Fox, P.C., Merchant, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

TranSystems:

John Vickerman, Founding Principal.

Mr. Vickerman made an opening statement and answered questions.

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 5, 2007
(49)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

Le comité examine des observations provisoires.

Après débat, il est convenu que les observations provisoires modifiées soient jointes au rapport.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi modifié et des observations au Sénat.

À 20 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 30 mai 2007
(48)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Fox, C.P., Merchant, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

TranSystems :

John Vickerman, directeur-fondateur.

M. Vickerman fait une déclaration puis répond aux questions.

À 20 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 5 juin 2007
(49)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Fairbairn, P.C., Fox, P.C., Johnson, Munson, Phalen and Tkachuk (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

Southern Ontario Gateway Council:

John Best, Executive Director.

Mr. Best made an opening statement and answered questions.

At 10:54 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Fairbairn, C.P., Fox, C.P., Johnson, Munson, Phalen et Tkachuk (8).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Southern Ontario Gateway Council :

John Best, directeur général.

M. Best fait une déclaration puis répond aux questions.

À 10 h 54, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, May 17, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, March 28, 2007, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 20, clause 29:*

(a) Replace lines 2 and 3 with the following:

“way, a railway company shall cause only such noise and vibration as is reasonable, taking into”; and

(b) Replace lines 7 to 11 with the following:

“(b) its operational requirements; and

(c) the area where the construction or operation takes place.”

2. *Page 44, new clause 64:* Add after line 12 the following:**“COMING INTO FORCE**

64. Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.”.

Your Committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 17 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 mars 2007, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants :

1. *Page 20, article 29 :*

a) Substituer aux lignes 2 à 4 ce qui suit :

« construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants : »;

b) Substituer aux lignes 9 à 12 ce qui suit :

« du chemin de fer. ».

2. *Page 44, nouvel article 64 :* Ajouter après la ligne 12 ce qui suit :**« ENTRÉE EN VIGUEUR**

64. L'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret. ».

Votre Comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Observations to the Tenth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

The Senate Committee on Transport and Communications held five meetings on Bill C-11, an Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act, and heard from many stakeholders. In addition to making two amendments to the bill, your Committee wishes to make some observations about what it heard.

A number of stakeholders recommended that your Committee make changes to the bill, all of which were given serious consideration. Your Committee notes that a third and final bill to amend the *Canada Transportation Act* is expected in the near future, which will give some of these stakeholders another forum to present their concerns. Your Committee's evaluation of stakeholders' recommendations respecting provisions that they believed would have a significant impact on their industry is summarized in the following paragraphs.

Clause 7 of Bill C-11 formalizes the Canadian Transportation Agency's authority to provide mediation and/or arbitration services to resolve disputes within its jurisdiction or under commercial dispute resolution processes if all parties agree. Representatives of Canadian rail shippers expressed concern that these provisions would limit their ability to engage private sector mediators and to resolve disputes over cross-border rail services. Your Committee is of the opinion, however, that since the provisions explicitly state that recourse to the Agency's mediation and/or arbitration services requires agreement from all parties, the legislation will not prevent rail shippers from engaging a non-Agency mediator if they wish. Also, your Committee is confident that the wording of the provisions is sufficiently broad to allow the Agency to mediate between any Canadian shipper and any railway regardless of whether the shipment crosses into the United States.

Clause 12 of Bill C-11 sets the statutory review period of the *Canada Transportation Act* at eight years from the day the provision comes into force. While some stakeholders objected to the postponement of the review of the entire Act for eight years, arguing that the Canadian transportation industry will be slow to react to shifts in global markets in the interim, your Committee believes that the extended time frame will allow a review panel to better assess the full impacts of recent and upcoming amendments to the *Canada Transportation Act*. If sectors of the Canadian transportation or shipping communities identify legislative impediments as global markets evolve, your Committee is confident that the Minister of Transport will respond by undertaking an early review of all, or parts of, the Act.

Observations annexées au dixième rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a consacré au projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, cinq réunions au cours desquelles il a entendu beaucoup d'intervenants. En plus d'apporter deux amendements à ce projet de loi, le Comité souhaite présenter quelques observations au sujet de propos qu'il a entendus.

Un certain nombre d'intervenants ont recommandé au Comité d'apporter au projet de loi certains amendements que le Comité a examinés minutieusement. Or, comme le gouvernement compte présenter bientôt un troisième et dernier projet de loi modifiant la *Loi sur les transports au Canada*, le Comité estime que ces intervenants auront alors de nouveau la possibilité d'exposer leurs préoccupations. Les paragraphes suivants résument l'évaluation du Comité à l'égard des recommandations visant les dispositions qui, de l'avis des intervenants, auraient de fortes répercussions sur leur industrie.

L'article 7 du projet de loi C-11 officialise le pouvoir de l'Office des transports du Canada d'offrir, avec l'accord des parties concernées, des services de médiation et/ou d'arbitrage pour régler les différends sur des questions relevant de sa compétence ou de celle de mécanismes commerciaux de règlement des différends. Les représentants des expéditeurs ferroviaires canadiens ont dit craindre que ces dispositions ne les empêchent d'engager des médiateurs du secteur privé et de régler les différends portant sur les services ferroviaires transfrontière. Le Comité estime toutefois que, comme elles prévoient expressément qu'on ne peut recourir aux services de médiation ou d'arbitrage de l'Office qu'avec l'accord de toutes les parties au différend, elles n'empêcheront pas les expéditeurs d'engager d'autres médiateurs que ceux de l'Office s'ils le souhaitent. Il croit de plus que le libellé des dispositions en question est assez large pour permettre à l'Office d'assurer la médiation entre n'importe quel expéditeur canadien et n'importe quel transporteur ferroviaire, que l'expédition traverse ou non la frontière canado-américaine.

L'article 12 du projet de loi établit à huit ans à compter de son entrée en vigueur la période à la fin de laquelle la *Loi sur les transports au Canada* exige son propre réexamen. Certains intervenants ont dit qu'il ne fallait pas attendre huit ans avant de réexaminer l'ensemble de la Loi, affirmant que dans l'intervalle, l'industrie du transport ne pourra pas s'adapter aussi rapidement qu'elle le voudrait aux changements qui surviendront dans les marchés mondiaux, mais le Comité croit que le délai plus long permettra au comité qui sera chargé de l'examen de mieux évaluer l'ensemble des incidences qu'auront les modifications apportées récemment à la Loi et celles qu'elle est encore appelée à subir. Si des secteurs des industries canadiennes du transport et de l'expédition estimaient un jour que la loi les empêche de s'adapter à l'évolution des marchés mondiaux, le Comité est certain que le ministre des Transports réagira en avançant l'examen de la Loi ou de certaines de ses dispositions.

Clause 27 of Bill C-11 obliges the Agency to make regulations requiring airlines advertising services originating in, or destined to, Canada to include all costs of providing the service in the price. While consumer groups generally supported this provision, some Canadian airlines felt that it would put them at a competitive disadvantage for internet sales, which represent a substantial share of total sales, as foreign airlines may not be affected by the regulations in the same way. The Committee notes that, at present, most U.S. and European carriers advertise "all-in" or almost "all-in" prices on the Internet. Moreover, the regulatory process includes a separate consultation process, giving the airlines an opportunity to have their case examined by Transport Canada and the Treasury Board, should the proposed regulations have a potentially significant negative impact. Nonetheless, your Committee added a new clause to the bill, allowing the Governor in Council to postpone the date that the provision respecting airfare advertising regulations comes into force so that the airlines and the government will have more time to consult.

Finally, the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities amended clause 29 of Bill C-11 to require railway companies to cause "as little noise and vibration as possible" when constructing or operating a railway with due consideration to its obligations and operational requirements and the potential impact upon its residential neighbours, if it has any. Before the amendment, the standard was that the railways "must not cause unreasonable noise." Canadian railway companies believed that the new standard could present a significant threat to their economic viability as there is no jurisprudence on its interpretation. As such, the railway companies recommended that the standard of "reasonableness" be restored to the provision. While accepting that the new standard would be conditional on the railways' operational needs and obligations being met, as stated in new subsections 95.1 (a) and (b), your Committee believed that a standard based on "reasonableness" would be more clear and easier for the Agency and the courts to interpret. We have therefore amended the provision by restoring the concept of "reasonableness" and removing the reference to residential neighbours.

While your committee passes this bill with two amendments, it remains conscious of other concerns raised by the transportation industry and its users, and will monitor the impact that these and other provisions may have. After a period of two years, and should it be necessary, your Committee would then be prepared to seek an order of reference to review these new provisions.

L'article 27 du projet de loi C-11 oblige l'Office à prendre des règlements exigeant que la publicité faite par les compagnies aériennes pour des services aériens au Canada ou dont le point de départ est au Canada inclue dans le prix tous les coûts de la fourniture des services. Même si, en règle générale, les groupes de défense des consommateurs appuient cette disposition, certaines compagnies aériennes canadiennes ont fait valoir qu'elles les placeraient dans une position concurrentielle défavorable en ce qui a trait aux ventes de billets par Internet — lesquelles représentent une part substantielle du total de leurs ventes — étant donné que les compagnies aériennes étrangères ne seraient pas nécessairement assujetties à ces mêmes règlements. Le Comité souligne qu'à l'heure actuelle les prix annoncés sur Internet par la plupart des transporteurs américains et européens incluent tous les frais ou presque. En outre, comme le processus réglementaire comporte un processus de consultation distinct, les compagnies aériennes auront l'occasion de soumettre leur cas à Transports Canada et au Conseil du Trésor si elles estiment que les règlements proposés risquent d'avoir un impact négatif important. Néanmoins, le Comité a ajouté au projet de loi un nouvel article qui permet au gouverneur en conseil de reporter la date d'entrée en vigueur de la disposition concernant les règlements sur la publicité relative aux tarifs aériens afin que les compagnies aériennes et le gouvernement aient plus de temps pour leurs consultations.

Enfin, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a modifié l'article 29 du projet de loi C-11 de manière à exiger que les compagnies de chemin de fer fassent « le moins de bruit et de vibrations possible » lorsqu'elles construisent ou exploitent un chemin de fer en tenant compte de leurs obligations et besoins en matière d'exploitation ainsi que de l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer, si c'est le cas. Avant cette modification, la compagnie de chemin de fer était « tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable ». Toutefois, les compagnies de chemins de fer canadiennes ont fait valoir que ce nouveau critère pourrait nuire considérablement à leur rentabilité économique étant donné l'absence de jurisprudence quant à son interprétation. Elles ont donc proposé le rétablissement dans la disposition du critère du caractère « raisonnable » du bruit. Même s'il reconnaît que le nouveau critère s'appliquerait sous réserve des besoins en matière d'exploitation et des obligations des compagnies de chemin de fer, comme le précisent les nouveaux alinéas 95.1 a) et b), le Comité estime qu'un critère fondé sur le « caractère raisonnable » serait plus clair et plus facile à interpréter pour l'Office et les tribunaux. Par conséquent, nous avons amendé la disposition en rétablissant le concept du « caractère raisonnable » et en supprimant le renvoi aux personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

Tout en adoptant le projet de loi avec deux amendements, le Comité demeure conscient des autres préoccupations soulevées par l'industrie du transport et ses usagers, et il surveillera l'impact que ces dispositions et d'autres pourraient avoir. S'il y a lieu, dans deux ans le Comité demandera un ordre de renvoi afin de revoir ces nouvelles dispositions.

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 16, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Senators, we will hear from officials at Transport Canada before proceeding with clause-by-clause consideration of the bill.

[*Translation*]

We are going to study Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

[*English*]

From Transport Canada, I welcome Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy; Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services; and David Bailey, Director, National Air Services Policy. Some senators have questions about a few clauses in the bill and I am sure that our witnesses have the answers. The questions arise in the following clauses:

Clause 7, proposed section 36.1; clause 11, proposed section 52; clause 12, proposed section 53; clause 25, proposed section 85.1; clause 27, proposed section 86.1 and 86.2; clause 29, proposed section 95.1 and proposed section 95.2.

Those clauses amending those sections are where some of the worries are. They were in letters we received. As well, some members of our committee had concerns.

Senators, we also prepared observations, so we will deal with the clauses causing concern first and the answers from members of Transport Canada. After that, we can deal with the bill clause by clause and have a look at the observations we have prepared for you.

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: Honourable senators, I propose that we address the provisions in reverse order. We will deal with clause 29 first, and then with clause 27, followed by clause 25. Then we will deal with clauses 11 and 12 together, the mediation being the last one.

We appreciate the opportunity to appear once more before the committee. We have attended these meetings so we have heard what some of the witnesses have said. We appreciate the

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 16 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, pour examiner ce projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, avant de procéder à l'étude article par article du projet de loi, nous allons entendre des représentants de Transports Canada.

[*Français*]

Nous allons étudier le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

[*Traduction*]

Je souhaite la bienvenue aux représentants de Transports Canada, à savoir Helena Borges, directrice générale de politique de transport de surface; Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques; et David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens. Certains sénateurs ont des questions à poser au sujet de quelques dispositions du projet de loi, et je suis certaine que nos témoins sauront y répondre. Les questions portent sur les articles suivants :

L'article 7, créant l'article 36.1; l'article 11, modifiant l'article 52 de la loi; l'article 12, modifiant l'article 53 de la loi; l'article 25, modifiant l'article 85.1 de la loi; l'article 27, créant les articles 86.1 et 86.2; et l'article 29, créant notamment les articles 95.1 et 95.2.

Ces articles du projet de loi, qui visent à modifier ou à créer ces dispositions de la loi que j'ai nommées, sont ceux qui soulèvent des préoccupations. Ils faisaient l'objet de certaines lettres que nous avons reçues, et quelques membres du comité ont également exprimé des réserves à l'égard de ces articles.

Honorables sénateurs, en premier lieu, nous allons donc nous pencher sur ces articles et écouter les réponses des représentants de Transports Canada. Ensuite, nous procéderons à l'étude article par article puis nous examinerons les observations que nous avons préparées.

Helena Borges, directrice générale, politique de transport de surface, Transports Canada : Honorables sénateurs, je propose que nous commençons par le dernier article, c'est-à-dire l'article 29 et que nous nous penchions ensuite sur les articles 27 et 25. Après, nous traiterons des articles 11 et 12 en même temps et nous parlerons en dernier lieu de l'article 7, qui porte sur la médiation.

Nous vous sommes reconnaissants de nous donner encore une fois l'occasion de comparaître devant vous. Nous avons assisté à quelques séances, alors nous avons entendu ce que

opportunity to clarify some of what has been said. We will try to be brief in our remarks, but if you have additional questions, we are familiar with the bill and would be pleased to answer them.

I will start with clause 29 on the rail noise provisions. I emphasize, as I think the minister did when he was here a couple of weeks ago, that the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities spent considerable time and effort reviewing Bill C-11. The committee heard from 24 organizations and individuals. They appeared over a nine-day period and the testimony was compelling.

The committee spent six days going through the bill clause by clause and considered a total of 53 motions. Of those 53 motions, 11 motions related to the railway noise provision. These motions came from all parties. The amendments that were made to section 95 originated from a motion put forward by David McGuinty, who at that time was the Liberal transport critic, after more than an hour of debate on that section alone.

Given the extensive deliberations by the committee, we are sceptical that the House of Commons would be amenable to a revision that replaced the language in the noise provision with the language contained in the original bill. Indeed, there is a huge risk that if the matter is revisited, potentially there could be additional amendments with more adverse implications for the railways. We had all those motions and they were significant — some of what we asked to amend when we went through clause by clause consideration.

The noise provision contains four factors that the agency is to take into account in its consideration of rendering a decision upon a complaint. Two of those factors are favourable to the railways. I will repeat them. One of them is that they must take into account the level of service obligations that the railways have to shippers under sections 113 and 114. These obligations are considerable.

The second requirement is that the agency must take into account the operational requirements of the railway. That consideration is another important one and it is broad.

Before this noise provision — or decisions by the court were overturned when the agency used to look at noise issues before December 2000 — the agency resolved noise disputes based on the railway obligation stemming from what is currently section 95(2) in the Canada Transportation Act. The provision says:

The railway company shall do as little damage as possible in the exercise of the powers.

That wording is similar to what is in the proposed provision.

That is how the agency used to interpret any decision on noise prior to a challenge.

certain témoins avaient à dire. Nous sommes heureux d'avoir la possibilité de clarifier certains propos. Nous allons essayer d'être brefs, mais n'hésitez pas à nous poser des questions, car, comme nous connaissons bien le projet de loi, nous sommes tout à fait disposés à y répondre.

Je vais commencer par l'article 29, qui concerne le bruit. À l'instar du ministre, qui a comparu devant le comité il y a deux semaines, j'insiste sur le fait que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a consacré passablement de temps et d'efforts à l'examen du projet de loi C-11. Il a entendu les témoignages convaincants de 24 organismes et particuliers. Les comparaisons se sont étalées sur neuf jours.

Le comité a ensuite passé six jours à étudier le projet de loi article par article durant lesquels il a été saisi de 53 motions, dont 11 concernaient la disposition sur le bruit. Ces motions émanaient de tous les partis. Les amendements qui ont été apportés à l'article 95 découlaient d'une motion présentée par David McGuinty, qui, à ce moment-là, était le porte-parole des libéraux en matière de transport. Le comité a passé au-delà d'une heure à discuter de cet article.

Étant donné que le comité s'est penché considérablement sur cette disposition, nous doutons que la Chambre des communes serait disposée à accepter une modification visant à remplacer les mots utilisés dans l'article par ceux qui étaient employés dans le projet de loi original. En fait, si cette modification était faite, elle risquerait fort d'entraîner d'autres amendements qui auraient des répercussions plus graves sur les compagnies de chemin de fer. Les motions qui ont été adoptées ont donné lieu à des modifications considérables au moment de l'étude article par article.

La disposition sur le bruit précise quatre éléments dont l'Office doit tenir compte lorsqu'il doit rendre une décision dans le cas d'une plainte. Deux de ces éléments jouent en faveur des compagnies de chemin de fer. Je vais les répéter. L'Office doit premièrement tenir compte des obligations qui incombent à la compagnie de chemin de fer au titre des articles 113 et 114. Ces obligations sont considérables.

Deuxièmement, il doit tenir compte de ses besoins en matière d'exploitation. Il s'agit là d'une considération importante et vaste.

Auparavant, comme il n'existait aucune disposition sur le bruit, — soit dit en passant, avant décembre 2000, lorsque l'Office examinait les questions relatives au bruit, il a parfois annulé des décisions rendues par les tribunaux — l'Office réglait les différends en s'appuyant sur l'obligation qui incombe aux compagnies de chemin de fer en vertu de l'actuel paragraphe 95(2) de la Loi sur les transports au Canada, qui se lit comme suit :

Elle doit limiter les dommages au minimum dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs.

Le libellé de la disposition proposée dans le projet de loi est semblable.

C'est sur ce paragraphe que s'appuyait l'Office pour rendre une décision dans le cas d'un différend.

In applying this terminology, "as little damage as possible," the agency issued several decisions, none of which jeopardized the operation of the railway company involved in the complaint, or departed from the principle of reasonableness, as is the case law that has been established. We have gone through all the decisions and we have pulled excerpts from them. If you care, we can provide some of those decisions to demonstrate to you that the agency was reasonable under that wording.

Our position is that the provision, which is in the law today, is repeated in this provision here.

In addition, Bill C-11 provides that the agency develop guidelines in consultation with concerned stakeholders. This provision will enable the railway companies to make representations and influence the guidelines that the agency will use in rendering its decision. Already, you heard last week from Cliff Mackay of the Railway Association that the Railway Association, together with the Federation of Canadian Municipalities, has developed guidelines on proximity issues, including railway noise. Both Transport Canada — one of my officials — as well as officials from the Canadian Transportation Agency participated in that steering committee and helped to define those guidelines. We believe this experience will bode well for the development of the agency's guidelines — that these guidelines will influence those guidelines.

Based on the preceding considerations, we expect that the agency will be balanced and reasonable, as it usually is, in interpreting the standard; and we do not expect decisions that are radically different from those it issued in the past under the original standard of causing as little damage as possible.

I will pass the floor now to my colleague, David Bailey. Do you want to stop here?

The Chairman: Yes, I want to ask the senators if they have questions for you.

Senator Munson: The only statement I have is that despite what you say, I will have an amendment to this provision. That is it.

Senator Zimmer: If we have an amendment, in the system we have, how certain can we be of what will happen in the other place? Would it kill the bill?

Ms. Borges: Our view is that it will. Of all the provisions that had quite a bit of debate in the committee, this was one of them. About three provisions had a lot of debate and this one took a lot of debate. There were a lot of witnesses, and the majority of them came to speak about railway noise.

As I said, there were few provisions that had amendments from all four parties. The settlement that came at the end was after a lot of discussion. Listening to some of the witnesses, even those witnesses who asked for the noise provision asked that the bill be passed as soon as possible. People have been waiting since the year 2000 for clarity on this matter.

Ce faisant, l'Office a rendu plusieurs décisions, dont aucune n'a mis en péril les activités de la compagnie de chemin de fer visée par la plainte. En outre, il a toujours appliqué le principe du caractère raisonnable, sur lequel est fondée la jurisprudence. Nous avons passé en revue toutes les décisions et nous en avons retenu quelques-unes, que nous pourrions vous fournir si vous le souhaitez pour vous montrer que l'Office a fait preuve d'un bon jugement lorsqu'il s'est appuyé sur le paragraphe en question.

Nous sommes d'avis que la disposition proposée dans le projet de loi s'apparente à ce paragraphe qui figure actuellement dans la loi.

En plus, le projet de loi C-11 prévoit que l'Office doit consulter les intéressés avant d'établir les lignes directrices. Cela fera en sorte que les compagnies de chemin de fer auront leur mot à dire au sujet des lignes directrices sur lesquelles se fondera l'Office pour rendre ses décisions. La semaine dernière, M. Cliff Mackay, de l'Association des chemins de fer du Canada, vous a informés, lorsqu'il a comparu devant vous, que l'Association, conjointement avec la Fédération canadienne des municipalités, avait élaboré des lignes directrices concernant notamment le bruit. Dans le cadre de ce processus, un représentant de Transports Canada, qui travaille au sein de mon bureau, ainsi que des représentants de l'Office des transports du Canada ont participé aux travaux du comité directeur et ont ainsi contribué à la définition de ces lignes directrices. Nous croyons que l'Office s'inspirera de ces lignes directrices pour élaborer les siennes.

Étant donné tout cela, nous nous attendons à ce que l'Office fasse preuve d'un bon jugement, comme à l'habitude, en ce qui a trait à l'interprétation de la norme; ainsi, nous ne pensons pas qu'il rendra des décisions qui seront tout à fait différentes de celles qu'il a rendues dans le passé en s'appuyant sur la norme originale, à savoir limiter les dommages au minimum.

Je vais maintenant céder la parole à mon collègue, David Bailey. Voulez-vous qu'on s'arrête là?

La présidente : Oui, je voudrais demander aux sénateurs s'ils ont des questions à vous poser.

Le sénateur Munson : Je veux seulement dire que, malgré ce que vous avez fait valoir, je vais proposer un amendement à cette disposition.

Le sénateur Zimmer : Si nous adoptons un amendement, à quel point pouvons-nous savoir avec certitude ce qui se passera à l'autre endroit? Cela fera-t-il échouer le projet de loi?

Mme Borges : C'est ce qui se produira à notre avis. C'est l'une des trois dispositions qui ont suscité le plus de discussions en comité. Beaucoup de témoins ont comparu, et la majorité d'entre eux ont parlé de la disposition sur le bruit.

Comme je l'ai dit, seules quelques dispositions ont fait l'objet d'amendements de la part des quatre partis. La décision qui a été prise en fin de compte l'a été au terme d'une longue discussion. Même les témoins qui avaient réclamé cet article ont demandé que le projet de loi soit adopté le plus tôt possible. L'industrie attend depuis 2000 une disposition claire sur le bruit.

Several motions have been presented in the House on this issue. The minister spoke to this issue many times. We fear that if the bill goes back, it will be referred back to committee, the outcome could be worse and it will delay the passage of the bill. I think you have heard from other stakeholders, in addition to those who support the noise provision — the commuter rail entities and others who have been looking forward to this bill being passed — that it will be delayed.

Senator Zimmer: When you say “delay,” could it come back to the Senate before the end of June to be passed?

Ms. Borges: I doubt it highly, because the committee is currently considering Bill C-6. They have started clause by clause review, and I think they would want to finish that review before taking on any other business.

Senator Zimmer: Would they need to start all over again or could they resume where it is at right now?

Ms. Borges: My understanding is they would want to finish the bill they have now. They have asked us to bring in the third bill of this trilogy, the freight bill. That bill should be tabled shortly. That bill is their next priority. If this bill arrives there, I fear there might be a delay until the fall or even longer, depending on how long Bill C-6 takes to go through.

The Chairman: It is difficult for the officers to discuss what will happen in the House of Commons. That discussion is highly political.

Senator Munson, do you have your amendments with you?

Senator Munson: Yes, I have one. Would you like to hear it?

The Chairman: Give it to the clerk. I was not aware that you had an amendment. I think we should give it to the clerk first and try to make copies.

[Translation]

Senator Dawson: I am never surprised to hear, either in committee or in the Senate chamber, that a bill will be killed if we amend it. These same witnesses told us that Bill C-3 was going to die on the Order Paper if it went back to the House of Commons. I must remind the members of the committee, as well as the witnesses, that it is the Senate's mandate to study bills, and, to the extent possible, to be the chamber of sober second thought.

Between the time when the bill has been tabled by the minister, studied and amended in committee, and passed in the other place, people suddenly realize — just like the railway industry representatives — that amendments have been passed along the way and they did not testify at the House of Commons committee because they were satisfied with the preliminary

Plusieurs motions ont été présentées à la Chambre sur le sujet. Le ministre a pris la parole à de nombreuses reprises à propos de cette question. Si le projet de loi est renvoyé à la Chambre, il sera renvoyé au comité, et nous craignons que cela ne retarde son adoption. Vous avez aussi entendu l'opinion d'autres parties intéressées, notamment les fournisseurs de services de train de banlieue et d'autres entités, qui attendent impatiemment l'adoption du projet de loi. Elles sont aussi d'avis que cela retarderait l'adoption de cette mesure législative.

Le sénateur Zimmer : Vous dites que cela retarderait l'adoption du projet de loi, mais serait-il possible qu'il soit renvoyé au Sénat avant la fin juin pour qu'il soit adopté?

Mme Borges : J'en doute beaucoup, car le comité est en train d'examiner le projet de loi C-6. Il est rendu à l'étude article par article, qu'il aimerait terminer je crois avant de passer à autre chose.

Le sénateur Zimmer : S'il interrompait cette étude, devrait-il recommencer au début ou pourrait-il reprendre là où il en est maintenant?

Mme Borges : Je crois savoir que le comité voudrait terminer l'étude du projet de loi dont il est saisi en ce moment. Il nous a demandé de présenter le troisième et dernier projet de loi de cette série, qui concerne le transport ferroviaire de marchandises. Il devrait être déposé bientôt. C'est la prochaine priorité du comité. Si le projet de loi C-11 lui est renvoyé, je crains qu'il ne puisse pas s'y pencher avant l'automne ou même plus tard, tout dépend du temps qu'il lui faudra pour terminer l'étude du projet de loi C-6.

La présidente : Il est difficile pour les gens du ministère de parler de ce qui se passera à la Chambre des communes. C'est une discussion d'une nature très politique.

Monsieur le sénateur Munson, avez-vous vos amendements?

Le sénateur Munson : Oui, j'en ai un. Voulez-vous que je le lise?

La présidente : Donnez-le au greffier. Je ne savais pas que vous auriez un amendement à présenter. Je crois que vous devriez le lui donner de sorte qu'on en fasse des copies.

[Français]

Le sénateur Dawson : Je ne suis jamais surpris d'entendre dire soit en comité ou à la chambre du Sénat qu'on va tuer le projet de loi si on l'amende. Les mêmes témoins nous ont dit que le projet de loi C-3 allait mourir au Feuilleton s'il était retourné à la Chambre des communes. Je dois rappeler aux membres du comité, ainsi qu'aux témoins, qu'il est du mandat du Sénat d'étudier les projets de loi et dans la mesure du possible, d'être la Chambre de seconde réflexion.

Entre le moment où le projet de loi a été déposé par le ministre, étudié et amendé par le comité, puis adopté à l'autre endroit, il arrive que des gens réalisent tout à coup que — tels que les représentants de l'industrie du chemin de fer —, n'ayant pas témoigné à la Chambre des communes parce que satisfaits de l'écriture provisoire du projet de loi, des amendements ont été

drafting. Now they want to be heard, or else they prefer to see the bill die on the Order Paper rather than live with it as written.

If any amendment at all prevents the bill from being passed, we have no need to do clause-by-clause study. We can pass the bill without discussion and pack up our things. If we take our responsibilities seriously, we must hear the evidence, note the amendments, including those of Senator Munson, and proceed to pass the bill. Passing the bill in its present form is better than having nothing at all. This bill has now been studied by four ministers of Transport.

I want the bill to be passed, let me be clear on that. It is better to pass the bill without amendment than not pass it at all. But it would be shirking our responsibilities as Senate committee members to say that we do not want to study it just in case it is not passed in the House of Commons. We have weeks ahead of us. I am not asking for many changes. I too have an amendment to put forward. It would be refusing to fulfill our responsibilities if we said that we are not going to make any changes.

[English]

It seems to me that every time a bill comes here we are told, if you amend it, it will die. I do not think that as a committee we should accept that argument as a given. I repeat, I want this bill to pass. It is long overdue. However, representatives of the rail industry have told us this bill is dangerous for their industry because it can put them in a stalemate where they are not able to operate other than between 9 a.m. to 5 p.m. because noise exists in this industry. If we define no noise as the criteria, they think that if they go to court, they will lose.

I have a lot of respect for the Department of Transport and a lot of the respect for the minister, but I also have a lot of respect for the industry. They live with this legislation. They want this legislation, but they want only a minor change to the definition of "noise," which I think my honourable colleague will table.

To come back to the original comment, it is our responsibility to study these bills and it is our responsibility to amend them. I want the bill to pass, but I think we have enough weeks that we can frame it in a way that it will be sent to the House of Commons with a few minor amendments. If they are satisfied with the amendments, the bill passes. If not, they send it back to us.

Trust me — I am committing myself, I do not know about my colleague — but I will support the bill if the other place does not accept our amendments. If they do accept our amendments, the bill does not come back to us and we should be happy. We do our job, improve legislation according to our mandate, and the House of Commons considers it and accepts it. If they

adoptés en cours de route, et ils veulent maintenant être entendus sinon ils préfèrent voir le projet de loi mourir au Feuilleton que de vivre avec tel qu'il est écrit.

Si quelque amendement que ce soit empêche l'adoption du projet de loi, nous n'avons pas besoin de faire l'étude article par article. Adoptons le projet de loi sans discussions et fermons nos livres. Si nous prenons nos responsabilités au sérieux, nous devons entendre les témoignages, prendre en note les amendements, entre autres ceux du sénateur Munson, et procédons à l'adoption du projet de loi. Vaut mieux adopter le projet de loi tel quel, que de n'avoir rien du tout. Cela fait quatre ministres des Transports qui étudient ce projet de loi.

Je veux que le projet de loi soit adopté, que ce soit sans équivoque. Le projet de loi est mieux d'être adopté non amendé que pas du tout. Ce serait manquer à nos responsabilités, en tant que membres d'un comité du Sénat, de dire qu'on ne veut pas l'étudier au cas où il ne serait pas adopté à la Chambre des communes. On a encore des semaines devant nous. Je ne demande pas de nombreux changements. J'ai moi aussi un amendement à proposer. Cependant, ce serait refuser de prendre nos responsabilités de dire que nous ne faisons pas de changements.

[Traduction]

Il me semble que chaque fois qu'un projet de loi nous est renvoyé, on nous dit que, si nous le modifions, il ne sera pas adopté. Il ne faudrait pas penser que c'est toujours vrai. Je le répète, je souhaite l'adoption de ce projet de loi, qui est attendu depuis longtemps. Cependant, des représentants de l'industrie ferroviaire nous ont affirmé que cette mesure législative risque de leur nuire parce qu'elle pourrait faire en sorte que les compagnies de chemins de fer doivent mener leurs activités entre 9 heures et 17 heures seulement en raison du bruit qu'elles causent. Si cesser complètement le bruit constitue le critère, l'industrie estime qu'elle ne pourra jamais gagner sa cause devant les tribunaux.

J'ai beaucoup de respect pour le ministère des Transports ainsi que pour le ministre, mais j'ai aussi beaucoup de respect pour l'industrie. Elle sera assujettie à cette loi, qui ne lui pose aucun problème, sauf en ce qui concerne la définition du mot « bruit », qu'elle voudrait que l'on modifie légèrement. Je crois que c'est là-dessus que porte l'amendement que va présenter mon honorable collègue.

Nous avons la responsabilité d'étudier ces projets de loi et de les modifier. Je veux que ce projet de loi soit adopté, mais je pense qu'il nous reste suffisamment de temps pour que nous puissions nous permettre de le renvoyer à la Chambre avec quelques petits changements. Si elle accepte les amendements, le projet de loi sera adopté. Si non, elle nous le renverra.

Soyez assurés — je suis prêt à le garantir; je ne sais pas s'il en va de même pour mon collègue — que je vais appuyer le projet de loi si l'autre endroit n'accepte pas nos amendements. S'il les approuve, le projet de loi ne nous sera pas renvoyé et nous devrions en être contents. Nous faisons notre travail, c'est-à-dire améliorer les lois conformément à notre mandat, et il appartient à

do not accept it, I am telling you, on my behalf, that I will live with whatever they send back to us. That is the amendment for the railway.

Airline industry: We have two major airlines in Canada. They came in front of our committee and said, you are putting us in a situation where all our competitors will have an advantage over us on the Internet, on pricing, because we must have Canadian-controlled pricing while all our competitors will be able to set their pricing according to their rules, which would not include the charges that are being imposed.

Let us understand each other here. These airline companies did not invent those charges that people say they are hiding. The Department of Transport, the government, decided to let those costs be included. The airlines are saying, we want to be treated on an equal footing with our agents that sell tickets and with our international partners that would be able to advertise tickets at a lower price than our own.

As a general comment, I think it is our responsibility to study these amendments and if there is a risk, I think we should try to change the bill. I am sure Senator Tkachuk can talk to his house leader and I will talk to my house leader. They will talk to their house leaders in the House of Commons and if they can arrive at an agreement, they can pass it. If we do not ask them for changes, definitely there will not be any changes.

Senator Segal: I want to make a comment and ask a question to the officials. The comment is — and I have had the same representations as my colleagues across the way have had — any time I hear a corporation's perspective, because of the small piece of the bill with which they are concerned, that they would be glad to see the entire bill lost rather than have them inconvenienced, I come to a conclusion about the social and corporate responsibility of that corporation, which is not positive.

A series of other interest groups have come before this committee to express strong support for the bill, for a whole bunch of reasons, and they have waited through four ministers of the Crown and for many years for this progress.

My question to the officials is as follows: In terms of achieving the legitimate concerns that colleagues have expressed about aspects of the bill, and taking into consideration that every bill requires regulations, and regulations must be drafted by officials, in terms of having actual impact on the reality within which the railways and the airlines operate pursuant to the passage of this bill in its present form, are we likely to have better impact on that reality through a report that suggests that regulations, when they are crafted, should respect the following concerns — I refer specifically to the concerns my two colleagues across the way have underlined — rather than amend the legislation and send it back to, at best, an uncertain circumstance?

la Chambre des communes d'accepter ou non nos modifications. Si elle ne les accepte pas, je vous l'assure en ce qui me concerne, je vais tout de même appuyer cette mesure législative. Voilà pour ce qui est de l'amendement concernant le bruit.

Maintenant, voici ce que j'ai à dire au sujet de l'industrie du transport aérien. Les deux principaux transporteurs aériens du Canada nous ont fait savoir que ce projet de loi fera en sorte que tous leurs concurrents seront avantagés par rapport à eux en ce qui concerne l'affichage des prix dans Internet puisqu'ils ne sont pas tenus d'inclure les frais additionnels. Les transporteurs canadiens, eux, devront les inclure, en vertu de cette loi.

Comprenons-nous bien. Ces transporteurs n'ont pas inventé ces frais que les gens estiment qu'ils cachent. C'est le gouvernement qui a décidé d'exiger qu'ils soient inclus. Les transporteurs veulent être sur le même pied d'égalité que les agents qui vendent des billets et les autres transporteurs qui seraient en mesure d'afficher des prix plus bas que les leurs.

Nous avons la responsabilité d'étudier ce projet de loi, et si nous constatons que certaines dispositions risquent de nuire à l'industrie, je pense que nous devrions essayer de le modifier. Je suis certain que le sénateur Tkachuk peut parler au leader en chambre de son parti, et je peux de mon côté parler à celui de mon parti. Ces deux personnes pourront ensuite discuter avec leurs homologues à la Chambre des communes, et s'ils arrivent à s'entendre, les amendements pourront être adoptés. Il est certain que, si on ne demande aucun changement, il n'y en aura pas.

Le sénateur Segal : J'ai un commentaire à faire et je veux poser une question aux représentants du ministère. Chaque fois que j'entends une entreprise affirmer qu'elle souhaiterait qu'un projet de loi échoue, pour la seule raison qu'il comporte une disposition qui la préoccupe, j'estime qu'elle abandonne sa responsabilité sociale. Je dois dire que mes collègues d'en face m'ont avoué avoir la même opinion.

D'autres groupes d'intérêt ont comparu devant le comité afin d'affirmer qu'ils appuient sans réserve le projet de loi pour diverses raisons. Cela fait tellement d'années qu'ils attendent qu'il soit adopté qu'ils ont eu le temps de voir quatre ministres diriger le ministère.

Ma question est la suivante : quand il s'agit d'avoir un impact sur la réalité que vivront les compagnies de chemin de fer et les transporteurs aériens à la suite de l'adoption de ce projet de loi dans sa forme actuelle, pourrions-nous avoir un plus grand impact par l'entremise d'un rapport précisant que le règlement d'application, qui doit être élaboré par les fonctionnaires du ministère, — car l'adoption de tout projet de loi nécessite la rédaction d'un règlement d'application — doit tenir compte des préoccupations à propos de certains aspects du projet de loi exprimées par quelques-uns de mes collègues — précisément celles que mes deux collègues d'en face ont mentionnées — plutôt que par la modification du projet de loi, qui mènerait à un résultat incertain?

My colleague, Senator Dawson, is optimistic about how that amendment might be managed. I notice, with respect to other bills — where the minority wants to make amendments, such as Bill C-293, where there is great concern that the bill will die instantly upon such change — it depends on the bill and the content.

In terms of the relationship between the specifics of the law, the regulatory underpinning, and then the interpretation of the law that the transportation commission must execute, what is likely to have the most significant impact on dealing with the issues as assessed by our two colleagues?

Ms. Borges: I will answer by saying that in both clauses we are talking about, clause 29 talks about guidelines, not regulation; clause 27 talks about regulation.

You are correct, Senator Segal; the regulation process is a consultative, intensive process, and all parties have an opportunity to be heard at that process and to shape. That is how the agency usually determines how it will be interpreted on a day-to-day basis. The industry is consulted, consumers are consulted and anyone who has an interest in the matter is consulted.

We heard last week, I believe it was the airlines, that said that these provisions could have a severe economic or competitiveness impact on them. We cannot get a regulation through the gazetting process without doing an economic impact assessment statement. In that statement, we have to be clear about the impacts — economic, competitive, social and environmental — and at that point that is how you shape them.

I agree that it is through that process — the definition of exactly what the agency will require and how the agency will interpret — that they have a better opportunity to influence the way the decisions will be made.

With the rail, it is the same thing. The guidelines must be established. Already we are working together with the rail industry and community groups, which is an unprecedented effort, because the federal government does not have jurisdiction over municipalities. For us to work together with the Federation of Canadian Municipalities and the rail sector to shape these regulations bodes well.

On top of that process, the law today has a provision in it that says "as little damage as possible." If that phrase were to be interpreted in the way that the association was saying or that CN was saying, I venture to say the railways would have been out of business a long time ago, and they are not. The department has no interest, we have no interest, in stopping the railways. Quite the contrary; we want to see them grow and deliver more goods. We believe that the language allows that interpretation to be flexible and there will be no termination of rail operations. It is impossible.

Mon collègue, le sénateur Dawson, est optimiste à propos de l'issue. J'ai remarqué que, lorsque la minorité souhaite apporter des changements, — comme dans le cas du projet de loi C-293, qui, craint-on, échouera si nous adoptons les amendements — le résultat dépend du contenu du projet de loi.

À votre avis, qu'est-ce qui fonctionnerait le mieux si nous voulions veiller à éviter les problèmes soulevés par nos deux collègues, compte tenu du lien qui existe entre la loi, le règlement d'application et l'interprétation qu'il faut en faire?

Mme Borges : Je dois préciser que l'article 29 porte sur les lignes directrices, et l'article 27, sur le règlement d'application.

Vous avez raison, sénateur Segal. Le processus d'élaboration du règlement comporte des consultations qui permettent à toutes les parties intéressées de se faire entendre. L'Office s'appuie sur ce qui ressort de ces consultations pour déterminer comment la loi sera interprétée. L'industrie, les consommateurs et toutes les autres parties intéressées sont consultés.

La semaine dernière, les transporteurs aériens, je crois, ont affirmé que ces dispositions pourraient avoir une incidence négative sur eux sur le plan financier ou du point de vue de la compétitivité. Avant de rédiger un règlement, qui doit être publié dans la Gazette du Canada, nous devons absolument préparer au préalable un rapport d'évaluation des répercussions économiques. Nous devons énoncer clairement quelles sont ces répercussions — d'ordre économique, concurrentiel, social et environnemental — et c'est à partir de cela que nous élaborons le règlement.

Je conviens que c'est par l'entremise de ce processus — la définition de ce que l'Office exigera exactement et l'interprétation qu'il en fera — qu'ils pourront exercer une plus grande influence sur les décisions qui seront prises.

Dans le cas de l'industrie ferroviaire, c'est la même chose. Les lignes directrices doivent être établies. Déjà, nous travaillons en collaboration avec cette industrie et des groupes communautaires, ce qui est sans précédent, car les affaires municipales ne relèvent pas de la compétence du gouvernement fédéral. Cette collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités et le secteur du transport ferroviaire aux fins de l'élaboration du règlement d'application est de bon augure.

En outre, la loi en vigueur actuellement prévoit que les compagnies de chemin de fer doivent limiter les dommages au minimum. Si cette phrase avait été interprétée de la façon dont l'ont affirmé l'Association et le CN, j'ose dire qu'il y a longtemps que les compagnies de chemin de fer n'existeraient plus, et ce n'est pas le cas. Le ministère ne cherche pas du tout à mettre fin aux activités des compagnies de chemin de fer. Bien au contraire; nous voulons qu'elles prennent de l'expansion et qu'elles puissent transporter davantage de marchandises. Nous croyons que cette formulation permet une interprétation extensive et qu'il est impossible qu'elle donne lieu à la disparition de l'industrie ferroviaire.

Senator Tkachuk: Part of this discussion is a bit of a free flow of debate and I thank you, chairman, for allowing that to happen.

I want to take a minute or two to comment briefly on the points Senator Dawson raised. We are operating in a minority Parliament. In a majority Parliament, Senator Dawson, if the majority government tells me we will lose the bill if we send it back, I do take that information with a grain of salt.

In this particular case, the amendments will change the clauses back to the same position as the government originally intended with both the noise and advertising provisions. The noise provision was an NDP and Bloc Québécois amendment. You can imagine the negotiations that took place. The other two provisions the Liberals here want to amend were moved by Mr. McGuinty, your transport critic. He was transport critic when this bill was discussed.

Do you not think we would be happy to move it back to its original position and thank the members opposite for reversing all the amendments made by opposition parties by the house? We have an honest concern from our house leader that if this bill comes back, nothing will happen. There will be a game of ping-pong and this issue will not be resolved.

That is why we expressed this fear. I have been in opposition for a long time. I know the story. In this particular case, this situation is unusual where you move amendments back to the government's original intent when they introduced the bill into the House of Commons.

Parliament made these amendments, the Liberal, Bloc Québécois and NDP opposition. This bill will have a difficult time if you move these amendments to go back into the House in any reasonable amount of time. In my view, considering the transport's business in the House now, it will not happen.

The Chairman: Senator Munson, are your amendments translated into French?

Senator Munson: Yes, they are. I would like to have them back.

To be fair, this was the first time I moved an amendment. I realize a historical thing has happened in the past.

I echo what Senator Dawson said. What is the point of being part of this process if all we do is give lip service, window dressing, to a serious bill? We are all lobbied by various organizations. I have taken a serious look at this bill. On our Liberal side, with respect to the railway business, the House of Commons side, no one has an issue with what I propose. It is as simple as that.

I have been in the Senate for three and a half years, and this all comes to us as a great big bill. We have a legitimate role to sit back, study and look at it. From my perspective, this provision will box in the railways to be in court each and every day fighting off developers on noise issues and other matters.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons en partie une discussion assez libre, et je vous remercie, madame la présidente, de permettre cela.

Je veux prendre un instant pour commenter brièvement les points que le sénateur Dawson a soulevés. Nous sommes en situation de gouvernement minoritaire. Quand un gouvernement majoritaire, sénateur Dawson, affirme que, si nous renvoyons le projet de loi, il échouera, je prends cela avec un grain de sel.

Dans ce cas-ci, les amendements feraient en sorte de ramener à leur version originale les articles concernant le bruit et la publicité. La disposition sur le bruit avait été modifiée à la suite d'un amendement proposé par le NPD et le Bloc québécois. Vous pouvez vous imaginer l'ampleur de la discussion qui a eu lieu. Les deux autres dispositions que les libéraux veulent modifier avaient été proposées par M. McGuinty, qui était votre porte-parole en matière de transport lorsque le projet de loi a été étudié.

Ne pensez-vous pas que nous serions ravis de revenir à la version originale grâce aux sénateurs d'en face, qui proposent des amendements pour défaire toutes les modifications qu'avaient réussi à faire adopter les partis de l'opposition à la Chambre? Notre leader en Chambre craint sérieusement que si ce projet de loi nous revient, rien ne se passera. On ne fera que se lancer la balle, et la question ne sera pas réglée.

C'est pourquoi nous avons exprimé notre crainte. J'ai fait partie de l'opposition pendant longtemps, et je sais comment les choses fonctionnent. Nous nous trouvons dans une situation inhabituelle, où nous apporterions des changements pour revenir à la version originale.

C'est l'opposition qui a réussi à faire adopter ces amendements — les libéraux, les bloquistes et les néo-démocrates. Si nous adoptons ces modifications, le projet de loi sera renvoyé à la Chambre, et il sera difficile de le faire adopter dans un délai raisonnable. À mon avis, étant donné la situation à la Chambre en ce moment, ce ne sera pas possible.

La présidente : Monsieur le sénateur Munson, vos amendements ont-ils été traduits en français?

Le sénateur Munson : Oui. J'aimerais cependant les ravoier.

Je dois avouer que c'est la première fois que je présente un amendement. Je me rends compte qu'un précédent a eu lieu dans le passé.

Je suis du même avis que le sénateur Dawson. À quoi bon participer à ce processus si tout ce que nous faisons c'est apporter des changements à un important projet de loi qui touchent davantage la forme que le fond? Nous sommes tous la cible du lobbying de divers organismes. J'ai étudié attentivement ce projet de loi. Chez les libéraux à la Chambre des communes, personne ne s'oppose à ce que je propose. C'est aussi simple que cela.

Cela fait trois ans et demi que je siège au Sénat. Je sais que nous avons le droit de prendre le temps de bien étudier les projets de loi. Selon moi, cette disposition fera en sorte que les compagnies de chemin de fer se retrouveront constamment devant les tribunaux pour des questions de plaintes à propos du bruit ou d'autres choses.

I looked at it, consulted with a few people and put together a minor amendment. There are about 11 or 12 of us here. I propose it. We vote. I win or lose. It is not that complicated.

Senator Dawson: My amendment goes directly toward what Senator Segal has said. There is enough apprehension on the part of industry, both the railway and the airlines, that we should give them a second chance.

My proposal, if I may read it, is that clause 27 of the bill is amended to read that it comes into force on a day to be fixed on order of Governor-in-Council.

With that amendment, before this bill comes into place, the people from the industry will have a chance to sit down with the department and be obliged to "avoir une écoute." I would rather have gone back to the original text written by the Department of Transport because their original text was good. As it stands now, I understand there was a debate in the House of Commons and there are apprehensions about the consumer groups and the pricing issue. I am not saying amend the provision but rather include this amendment which forces them to study it.

It is simple. It does not offend the Bloc, NDP, Conservatives or Liberals. This section of the bill will come into force by action of the Governor-in-Council. It means that the Minister of Transport, who had the original wording, will need to negotiate with the people he is working with to arrive at a consensus, and then the regulations will come into force.

It is not drastic, nor does it offend anybody. It is about as minor and non-aggressive as possible so it can achieve the maximum consensus. If that amendment is not acceptable, what are we doing here?

Senator Adams: I was surprised at Senator Tkachuk, when there were two witnesses here discussing amendments to the bill. There were representatives from the grain, forestry and shipping industries and they wanted changes. They were here two weeks ago.

Senator Tkachuk: Yes, I was chair.

Senator Adams: We are only talking about the House of Commons. Those witnesses were here and they did not receive an invitation to go to the House of Commons. I was not here when the airline witnesses were here last week. We only discussed the original bill, Bill C-44 I think it was. They wanted to see that clause back in Bill C-11. The department was discussing it over there, and I do not know how many people missed it.

Senator Tkachuk: I am confident these issues will be addressed in the third transport bill which is coming into force. That is why I support this bill.

J'ai examiné cette disposition, j'en ai discuté avec quelques personnes et j'ai rédigé un amendement mineur. Nous sommes environ 11 ou 12 ici en ce moment. Je propose l'amendement et puis nous votons. Je perds ou je gagne; ce n'est pas si compliqué.

Le sénateur Dawson : Mon amendement reflète les propos du sénateur Segal. Il existe tellement d'apprehension au sein de l'industrie, tant chez les compagnies de chemin de fer que chez les transporteurs aériens, que j'estime que nous devrions leur donner une deuxième chance.

Je propose que l'article 27 du projet de loi soit modifié de sorte qu'il soit précisé que la date d'entrée en vigueur soit fixée par un décret du gouverneur en conseil.

Ainsi, avant que cette loi n'entre en vigueur, l'industrie aura l'occasion de se faire entendre par le ministère. J'aurais préféré qu'on revienne à la version originale rédigée par le ministère des Transports, car je crois qu'elle était bonne. Au sujet de la version actuelle, je crois savoir qu'il y a eu un débat à la Chambre des communes et qu'il y a de l'apprehension chez les groupes de consommateurs à propos de la question de la publicité relative aux prix. Je ne propose pas de modifier la disposition, mais plutôt d'ajouter cet amendement, ce qui les forcera à se pencher là-dessus.

C'est un amendement simple, qui n'offense aucun des quatre partis. Cet article entrera en vigueur par un décret du gouverneur en conseil. Cela signifie que le ministre des Transports, qui avait présenté la version originale, devra en arriver à un consensus avec ses collaborateurs, et ensuite, le règlement d'application entrera en vigueur.

C'est un ajout mineur, qui n'offense personne, afin de permettre le plus possible un consensus. Si cet amendement n'est pas considéré acceptable, alors je me demande ce que nous faisons ici.

Le sénateur Adams : Les propos du sénateur Tkachuk m'ont étonné, car il y a deux semaines, des représentants de l'industrie céréalière, du secteur forestier et de l'industrie du transport ont comparu devant nous pour demander des changements.

Le sénateur Tkachuk : C'est moi qui ai présidé cette réunion.

Le sénateur Adams : Nous parlons seulement de la Chambre des communes. Ces témoins ont comparu devant nous, mais ils n'ont pas été invités à comparaître devant le comité de la Chambre. J'étais absent lorsque des représentants du secteur du transport aérien ont comparu la semaine dernière. Nous avons seulement discuté du projet de loi original, le C-44 je crois. Ils ont dit souhaiter que cet article figure aussi dans le projet de loi C-11. Des représentants du ministère en ont discuté au cours d'une séance du comité de la Chambre, et je ne sais pas combien de personnes étaient absentes.

Le sénateur Tkachuk : Je suis certain que ces questions feront l'objet de dispositions dans le troisième projet de loi sur les transports. C'est pourquoi j'appuie la présente mesure législative.

As far as the airlines are concerned, there is enough protection for them. They are already dealing with it in Ontario and Quebec in the same fashion.

Senator Adams: I do not think those people understood that they would be left out.

The Chairman: A bill is in the works dealing with airlines. Is that right?

Ms. Borges: It is actually on rail freight. I think Senator Adams is asking about rail shippers.

Senator Zimmer: I want to reiterate what Senator Munson and Senator Dawson have said. I want this bill to pass. I have said that from the beginning. I do not want to it fail because it has been delayed far too long. There are too many developers and others waiting due to construction of the railways.

However, the two amendments that came forward with the air carriers and with CN were legitimate concerns and they do affect them. CN made a further adjustment to the amendment whereby it may be acceptable, but there is another issue we can play with whereby with clause 27, as Senator Dawson, indicated, with its coming into force. If that amendment allows the carriers time to bring the rest of the multi-jurisdictional provinces into play whereby they will have enough time to deal with the other eight provinces, then that is acceptable.

I want the bill to pass, but there are some issues and amendments here that I hope we would have assurances from the other side that it would go through and if it comes back we could pass it.

I want it to go through, but on the other hand these issues need to be addressed. I support the amendments being tabled.

David Bailey, Director, National Air Services Policy, Transport Canada: I want to clarify the points Senator Dawson made.

First, the regulatory process allows for a consultation period. Through that period, we can work with the airlines, consumer groups and with the CTA to come up with a balanced approach. We have no interest in seeing the airlines have difficulties economically or otherwise through various provincial jurisdictions where there are differences, but also on the international front. We think there was some erroneous discussion last week in regards to that issue.

If you go to any of the aggregator sites, for example, Expedia.ca, Expedia U.K., Expedia Germany, almost all the jurisdictions, in particular the European jurisdictions, are all-in pricing today. I think the question of the competitive advantage or disadvantage of the airline, in the context of how we have structured this legislation, would not lead to that problem. We are confident about that.

Quant aux transporteurs aériens, il y a suffisamment de protection pour eux. Ils font déjà de même en Ontario et au Québec.

Le sénateur Adams : Je ne crois pas qu'ils se soient rendu compte qu'ils seraient laissés de côté.

La présidente : On est en train de préparer un projet de loi visant le transport aérien, n'est-ce pas?

Mme Borges : Il s'agit en fait du transport ferroviaire de marchandises. Je crois que le sénateur Adams parle des expéditeurs par rail.

Le sénateur Zimmer : Je vais répéter les propos des sénateurs Munson et Dawson. Je tiens à ce que ce projet de loi soit adopté. Je l'ai dit dès le début. Je ne veux pas qu'il échoue car cela fait longtemps que son adoption est attendue. Un trop grand nombre de promoteurs attendent en raison de la construction de chemins de fer.

Cependant, les deux amendements proposés par les transporteurs aériens et le CN étaient justifiés parce que les dispositions visées avaient une incidence sur eux. Le CN avait proposé une modification à un amendement, mais nous pouvons aussi, comme le sénateur Dawson l'a souligné, ajouter une disposition à l'article 27 à propos de la date d'entrée en vigueur. Cet amendement pourrait permettre aux transporteurs aériens de s'entendre avec les huit autres provinces, ce qui serait acceptable.

Je veux que le projet de loi soit adopté, mais j'aimerais que l'autre côté nous garantisse que certaines questions et amendements seront examinés et que lorsque le projet de loi nous reviendra, nous pourrions l'adopter.

Je veux que le projet de loi soit adopté, mais d'un autre côté, certains aspects doivent être examinés. J'appuie les amendements proposés.

David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens, Transports Canada : J'aimerais clarifier ce que le sénateur Dawson a dit.

Premièrement, le processus de réglementation prévoit une période de consultation. Durant cette période, nous pouvons travailler en collaboration avec les compagnies aériennes, les groupes de consommateurs et l'OTC afin de trouver un compromis. Nous n'avons aucun intérêt à ce que les compagnies aériennes aient des difficultés financières ou autres parce que la réglementation diffère d'une province à l'autre, ou encore sur la scène internationale. Nous croyons que certaines inexactitudes ont été dites la semaine dernière à cet égard.

Si vous consultez n'importe quel site d'aggrégateur, que ce soit Expedia Canada, Expedia Royaume-Uni ou Expedia Allemagne, presque tous les gouvernements, en particulier en Europe, exigent aujourd'hui l'affichage du prix réel. Je crois que la question de l'avantage ou du désavantage concurrentiel de la compagnie aérienne, compte tenu de la manière dont nous avons structuré cette loi, n'entraînera pas ce problème. Nous en sommes certains.

The legislation breaks down the pricing into two components. One is what I like to term the airline's direct cost, that is, the cost to the airline, their business operation costs. Another component I term indirect costs. Those costs are government charges, taxes and user fees.

It is not truly an all-in pricing system. Flexibility and balance is built into the legislation that we feel can come out through the regulatory process. It is in that context that we continue to support the current wording in the legislation, even though it is somewhat different from what we began with at the other stage. I think we can say confidently that the competitiveness question should not be a negative. Where there are potential pitfalls through the regulatory process, we can resolve those through the consultations we will have with industry.

Senator Dawson: The carrier providing the service is to indicate the advertisement, all fees, charges and taxes collected by the carrier on behalf of another person, irrespective of service. That is what the airline is obliged to do, but the agent selling tickets is not. We have a situation where the people selling tickets for Air Canada or WestJet can advertise a price on their website that is less than what the airlines are advertising. In addition, as you well know, those agents make a percentage on the sale.

We are putting a constraint on their capacity to compete internationally. I think there are still difficulties internationally because the policies on how they price something internationally — for example, they share a code and on the American side of it, American Airlines can advertise at a lower price than Air Canada — I think we are putting them in a situation where, as a result of taxes and charges that we invented, we are putting them at a disadvantage because we accepted an amendment that everyone agrees is not written correctly. You did not write it that way when you initially tabled it. I am not saying that we should debate the amendment. I am asking only for a reasonable amendment saying that it will come into force on a day to be fixed by order of the Governor-in-Council. That amendment gives the minister and the government the possibility to moderate the way they apply this regulation to not have negative consequences.

The two biggest players came here and said, "We think it is bad for us." We know a lot of things about all kinds of things, but we need to have respect for the people running these industries. They say, "You are putting us at a disadvantage." They asked for this legislation. They do not want the bill to die. Along the way, however, there was a distortion of the objectives of the bill. We are trying only to correct the distortion. We think the House of Commons will accept these reasonable amendments.

Senator Zimmer: I talked with the air carriers today. They indicated that to make a level playing field, the coming-into-force amendment that Senator Dawson mentioned, namely, permitting it to be fixed by Governor-in-Council, would allow the carriers and the provinces enough time to deal with the issue to make it a

La loi divise le prix en deux éléments. Il y a ce que j'aime appeler les coûts directs de la compagnie aérienne, c'est-à-dire ce qu'il lui en coûte, ses coûts de fonctionnement. Il y a ensuite les coûts indirects. Ce sont les droits prélevés par le gouvernement, les taxes et les frais d'utilisateur.

Ce n'est pas vraiment un système d'affichage de prix tout inclus. La loi prévoit une certaine latitude et un équilibre qui, selon nous, pourront se dégager lors du processus de réglementation. C'est dans ce contexte que nous continuons d'appuyer le libellé actuel du projet de loi, même s'il est un peu différent de ce que nous avions au départ. Je crois que nous pouvons dire en toute confiance que la question de la compétitivité ne devrait pas faire ombrage. Si le processus de réglementation pose certaines embûches, nous pouvons les régler dans le cadre des consultations que nous tiendrons auprès de l'industrie.

Le sénateur Dawson : Le transporteur qui fournit le service doit indiquer dans sa publicité tous les frais, les droits et les taxes prélevées par le transporteur pour le compte d'une autre personne, peu importe le service. La compagnie aérienne est tenue de le faire, mais pas l'agent qui vend des billets. Ceux qui vendent des billets pour Air Canada ou WestJet peuvent annoncer sur leur site web un prix inférieur à celui qu'annoncent les compagnies aériennes. De plus, comme vous le savez, ces agents retiennent un pourcentage sur le prix de vente.

Nous imposons une contrainte qui nuit à leur compétitivité sur la scène internationale. Je crois qu'il y a là encore certains problèmes à cause des politiques sur l'établissement des prix sur la scène internationale — par exemple, ils partagent un code et, aux États-Unis, American Airlines peut annoncer un prix plus bas qu'Air Canada. Je crois que, par suite des taxes et des frais que nous avons inventés, nous les mettons dans une situation désavantageuse parce que nous avons accepté un amendement qui, tout le monde en convient, n'est pas rédigé correctement. Le texte original que vous aviez déposé n'était pas rédigé de cette façon. Je ne dis pas que nous devrions débattre de l'amendement. Je demande seulement un amendement raisonnable disant que la loi entrera en vigueur le jour fixé par décret du gouvernement en conseil. Cet amendement permet au ministre et au gouverneur de modérer la façon dont ils appliquent ce règlement pour qu'il n'y ait pas de conséquences négatives.

Les deux plus importants joueurs sont venus ici pour nous dire que cette mesure était néfaste pour eux. Nous savons beaucoup de choses sur toutes sortes de choses, mais nous devons avoir un certain respect pour les gens qui dirigent ces industries. Ils nous disent que nous les désavantageons. Ils ont demandé cette loi. Ils ne veulent pas que le projet de loi soit rejeté. Toutefois, ses objectifs ont été déformés. Nous essayons simplement de corriger cette distorsion. Nous croyons que la Chambre des communes acceptera ces amendements raisonnables.

Le sénateur Zimmer : Je me suis entretenu avec les transporteurs aériens aujourd'hui. Ils ont dit que l'amendement dont le sénateur Dawson a parlé, qui permettrait au gouverneur en conseil de fixer la date d'entrée en vigueur, donnerait aux transporteurs et aux provinces assez de temps pour composer avec

level playing field. Not only would Ontario and Quebec have legislation that deals with the agents but the other provinces would also be able to come into effect whereby they, too, would have legislation to deal with the agents also, making the playing field completely level. The agents, if advertising, would do it the same way as they now do, by jurisdiction of legislation in the provinces.

An amendment made that way, section 64 added at the end of that clause, would make that happen. They are comfortable that the carriers would be able to bring that into force equally across the provinces.

Ms. Borges: As a point of clarification to address Senator Dawson's amendment, the provision in the law says that the agency shall make regulations. Until the regulations are made, this amendment has no effect. That is what we are trying to explain. Before this amendment takes any effect at all, even though the law could be passed soon, a whole regulatory process must be put in place. These processes often take long because of the amount of consultation that must happen.

When you suggest that there be time, there will be time, but it will be time in the context of how the regulations are developed. That process could take possibly a year or longer. If the consultative process demonstrates that there is an opportunity for all sides to come together, the agency can then reflect that opportunity. It is written in here that they are obliged to take that time, develop the regulations properly and consult with all stakeholders. It must be gazetted the first and second time. There will be plenty of opportunity for people, provinces, airlines and travel agents to provide comments. It does not take effect immediately even though the law is passed. Regulations must be passed first.

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services, Transport Canada: I also point out that under proposed section 86.2, also found in clause 27, one provision currently in the CTA, a regulation made under Part II of the act, including air price advertising, can be made conditional. If the government deems it to be appropriate to have the coming into force of the regulation be made conditional on something else, for example, uniform regulation of this matter throughout the countries, it is possible for the government to do that under section 86.2 of the act.

Senator Dawson: I already admitted that I did not want you to change the amendment. I want to go to the original wording. In that wording, it states that "The Agency may, under recommendation of the Minister, drop." The minister is not involved anymore. The agency now says, "The Agency shall make regulations." In the second paragraph, it used to be "regulations may be made." The amendment now says, "regulations shall be made."

If you give yourself the opportunity of having a coming-into-force amendment, you free the minister from the "shall" and it gives back to the minister a responsibility to participate in the process.

la situation et mettre ainsi tout le monde sur un pied d'égalité. Non seulement l'Ontario et le Québec auraient une loi qui touche les agents, mais les autres provinces feraient de même, ce qui créerait un terrain d'égalité. Les agents feraient leur publicité de la même manière que présentement, en respectant les lois des provinces.

Ce serait possible en adoptant cet amendement, en ajoutant l'article 64 à la fin de cette disposition. Ils sont d'avis que les transporteurs pourraient appliquer cette disposition uniformément d'une province à l'autre.

Mme Borges : J'aimerais apporter une précision concernant l'amendement du sénateur Dawson. La loi précise que l'office doit élaborer un règlement. D'ici là, cet amendement n'a aucun effet. C'est ce que nous essayons d'expliquer. Avant que cet amendement ne prenne effet, même si la loi pouvait être adoptée bientôt, tout un processus de réglementation doit être mis en place. Ces processus sont souvent très longs en raison des vastes consultations qui doivent être tenues.

Lorsque vous dites qu'il faut du temps, il y en aura, mais ce sera dans le cadre de l'élaboration du règlement. Ce processus peut prendre un an ou plus. Si on voit durant le processus de consultation qu'il y a une possibilité de convergence de toutes les parties, l'office peut alors saisir cette possibilité. Il est écrit ici qu'ils sont obligés de prendre ce temps, d'élaborer correctement le règlement et de consulter tous les intervenants. Le texte doit être publié dans la gazette la première et la deuxième fois. Les gens, les provinces, les compagnies aériennes et les agents de voyage auront amplement l'occasion de se faire entendre. La disposition ne prend pas effet immédiatement même si la loi est adoptée. Un règlement doit être adopté d'abord.

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques, Transports Canada : Je fais remarquer également qu'en vertu de l'article 86.2 proposé, que l'on trouve aussi à l'article 27, une disposition qui vise actuellement l'OTC, un règlement pris en vertu de la partie II de la loi, notamment sur la publicité relative aux prix des services aériens, peut être conditionnel. Si le gouvernement juge que l'entrée en vigueur du règlement doit être conditionnelle à autre chose, par exemple à une réglementation uniforme dans tous les pays, le gouvernement peut inclure cette condition en vertu de l'article 86.2 de la loi.

Le sénateur Dawson : J'ai déjà admis que je ne voulais pas que vous changiez l'amendement. J'aimerais revenir à la formulation originale. Dans celle-ci, on dit « L'Agence peut par règlement, sur recommandation du ministre ». Or, le ministre n'entre plus en jeu. On dit maintenant « L'Office régit, par règlement ». Au deuxième paragraphe, on disait auparavant que des règlements pouvaient être pris. On dit maintenant que des règlements seront pris.

Si vous adoptez un amendement sur l'entrée en vigueur, vous redonnez au ministre la responsabilité de participer au processus.

Mr. Bailey: Senator Dawson, in practice, the way this process will unfold in terms of the development of the regulations is that the CTA will be tasked to develop the regulations. A large policy component will involve the minister and officials from Transport Canada in terms of developing those regulations. Even though the shell is there, that work must begin but it does not shut out the minister. The minister has a role, even though it is not explicit. I think that is why we are comfortable with the new wording. We also prefer the original wording. It is something we put in there, but we can work with that. The clause that Mr. Langlois outlined gives us flexibility to deal with the inconsistencies we have. We recognize what was raised by the airlines in terms of those jurisdictional problems. That flexibility will give us the time and ability to work with them to sort that out to see how the regulation can be crafted so it will not be detrimental to the airlines. It will strike a balance between the airlines' needs as a corporate entity and not to be put in a difficult situation balanced against consumers' needs for travel and air fares to be clear to them. We believe we can work that equation through these clauses, through what is in proposed section 86.2, as well as through the practicality of the function of the minister in a policy role in regards to this development. That is why we are comfortable.

The Chairman: Can we suspend the discussion on this clause and go to other clauses? We will then come back to this one.

Senator Tkachuk: Are we going to clause-by-clause consideration?

The Chairman: I asked some questions to the officers. Some clauses caused problems for some of us, and I was wondering if you can give us proper answers to the questions we had. After that, we will go to clause-by-clause consideration of the bill.

Ms. Borges: We have dealt with three clauses now. The other clause was clause 12, section 53 of the act. That clause pertains to the statutory review of the act. Some witnesses that appeared asked that the review be maintained at four years rather than increased to eight years.

This provision was not raised at all in committee. The committee, as we told you, held extensive deliberations and no one raised this issue. Some senators asked questions about whether the government can review any of the provisions at any time. Definitely, the government can. As an example, I will cite the airline provisions that were amended in 2000, whereupon the Air Travel Complaints Commissioner was created. That same year we conducted a separate review of the air freight provisions relating to grain transportation so within one year, two separate reviews of the same act took place at the same time.

The four-year requirement is for the whole bill, the operation of the whole act. The act is a huge piece of legislation. When we provide only four years to let amendments or the law unfold, it is not sufficient. We found that when the review was conducted this

M. Bailey : Sénateur, en pratique, l'OTC sera chargé d'élaborer le règlement. Le ministre et des fonctionnaires de Transports Canada participeront à ce processus pour ce qui est du volet touchant à la politique. Bien que la structure soit en place, ce travail doit commencer, mais sans exclure le ministre. Le ministre a un rôle à jouer, même s'il n'est pas explicite. C'est pourquoi nous acceptons le nouveau libellé. Nous préférons aussi le libellé original. Nous avons mis cela, mais nous pouvons composer avec cette formulation. L'article que M. Langlois a mentionné nous donne une certaine latitude pour composer avec les incohérences que nous avons. Nous reconnaissons les préoccupations soulevées par les compagnies aériennes pour ce qui est des problèmes de compétence. Cette latitude nous donnera le temps et la possibilité de travailler avec elles pour voir comment le règlement peut être rédigé de manière à ne pas leur nuire. On trouvera un juste milieu entre, d'une part, les besoins d'une compagnie aérienne qui, en tant qu'entité commerciale, ne doit pas se trouver dans une situation précaire et, d'autre part, les besoins qu'ont les consommateurs de savoir clairement quels sont les coûts d'un voyage et d'un transport aérien. Nous croyons que nous pouvons atteindre ce juste milieu avec ces dispositions, avec ce que propose l'article 86.2 et grâce au rôle que joue le ministre dans l'élaboration des règlements, sur le plan de la politique. C'est pourquoi le texte proposé nous convient.

La présidente : Pouvons-nous mettre fin à la discussion sur cet article et passer aux autres? Nous allons y revenir.

Le sénateur Tkachuk : Allons-nous passer à l'étude article par article?

La présidente : J'ai posé quelques questions aux témoins. Certains articles posaient problème à quelques-uns d'entre nous, et je me demandais si vous pouviez répondre aux questions que nous avions. Nous procéderons ensuite à l'étude article par article du projet de loi.

Mme Borges : Nous avons parlé de trois dispositions. Il y a aussi l'article 12, qui modifie l'article 53 de la loi. Cet article porte sur l'examen de la loi. Certains témoins qui ont comparu ont demandé de maintenir un examen aux quatre ans au lieu qu'il soit effectué après huit ans.

Cette disposition n'a pas du tout été abordée en comité. Comme nous vous l'avons dit, le comité a tenu de longues délibérations et personne n'a soulevé cette question. Certains sénateurs ont demandé si le gouvernement peut examiner l'une ou l'autre des dispositions en tout temps. Il le peut certainement. Par exemple, les dispositions sur les compagnies aériennes ont été modifiées en 2000, ce qui a donné lieu à la création du poste de Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. La même année, nous avons effectué un examen distinct des dispositions touchant au transport des grains, alors au cours d'une même année, deux examens distincts de la même loi ont eu lieu en même temps.

Le délai de quatre ans vise l'ensemble du projet de loi, l'application de toute la loi. C'est un texte de loi énorme. Si nous donnons quatre ans seulement pour l'application des modifications ou de la loi, ce n'est pas suffisant. Lorsque

last time, the panel commented that there had not been opportunity for some provisions to unfold and they were beginning to unfold. We have seen that in the five years it has taken us to move this bill through the process from 2001 until today that the issues evolve. The issues change. What was an issue in 2001 is not an issue anymore. Airline competition was a big issue back then. Today it is not.

On the rail side, there is the same kind of thing. In 2001, we had issues such as running rights, for example. You heard a witness say last week, or two weeks ago, that running rights is not the issue. The issue is something else. We believe allowing for a longer review period is consistent with some of the other pieces of legislation. Most of them have a ten-year period. It is consistent with Bill C-3, which the committee passed recently. It does not preclude the government from making changes at any time to provisions depending on the requirements of the various components of the act.

The next clause is the merger review provision. I know it was a timing consideration. I will ask Mr. Langlois to address that.

Mr. Langlois: Concern was raised with respect to the 42-day period. The minister must advise parties to a transaction, whether or not it raised concerns to the public interest. The 42-day period included in this act is consistent with timelines found in the Competition Act. Under the Competition Act, where a party to a transaction prescribed long form information, the Competition Act prevents a party from closing a transaction for a 42-day period to allow the commissioner or the competition to assess whether the merger and acquisition provision of the act applies, and if it applies, then to enter into some discussion with the parties.

The 42-day period here is in line with what is in the Competition Act. Having said that, the 42-day period is a maximum period. It is not that the minister will advise parties every time at day 42. If the minister is advised early in the process or before the transaction whether notice is filed, the minister could issue a notice in a timely manner, within days after notice is filed.

Again, it is a maximum period. It is not the period that a minister will issue a ruling, as opposed to the Competition Act that basically freezes any possible transaction for a 42-day period.

The Chairman: Are there any questions, senators?

Please proceed to the next one.

Ms. Borges: This is the final clause, clause 7, dealing with mediation provision. Clause 7 contains two parts related to mediation. Proposed section 36.1 provides the agency with the legal authority to conduct mediation. We told you when we were here the first time that the agency has conducted mediation on a pilot basis for the last five years. It has been successful in resolving

l'examen a été effectué la dernière fois, les responsables ont dit que certaines dispositions commençaient à peine à être appliquées. Nous avons vu au cours des cinq années qu'il nous a fallu pour présenter ce projet de loi, depuis 2001 à aujourd'hui, que les enjeux avaient évolué. Les enjeux ont changé. Ce qui était un problème en 2001 ne l'est plus aujourd'hui. La concurrence des compagnies aériennes étaient un enjeu majeur à l'époque; ce n'est plus le cas aujourd'hui.

C'est la même chose pour le transport ferroviaire. En 2001, les droits de circulation, entre autres, posaient problème. Un témoin vous a dit la semaine dernière, ou il y a deux semaines, que ce n'est plus là le problème. C'est autre chose. Nous croyons qu'il conviendrait d'examiner la loi après une plus longue période, comme on le fait avec d'autres mesures législatives. Certaines sont examinées aux dix ans. C'est ce qu'on a fait avec le projet de loi C-3, que le comité a adopté récemment. Cela n'empêche pas le gouvernement de modifier les dispositions en tout temps, selon les besoins.

L'autre article porte sur l'examen des fusions. Je crois que c'était ici une question de délai. Je vais demander à M. Langlois d'en parler.

M. Langlois : Le délai de 42 jours suscite certaines préoccupations. Le ministre doit informer les parties prenantes d'une transaction, que celle-ci soulève ou non des questions d'intérêt public. Le délai de 42 jours prévu dans la loi est cohérent avec ce que l'on trouve dans la Loi sur la concurrence. En vertu de celle-ci, lorsqu'une partie prenante d'une transaction doit produire une déclaration détaillée de renseignements réglementaire, la Loi sur la concurrence interdit à une partie de clore une transaction pendant une période de 42 jours, pour permettre au commissaire de déterminer si la disposition de la loi portant sur les fusions et les acquisitions s'applique et, si c'est le cas, d'entamer des pourparlers avec les parties.

Le délai de 42 jours est cohérent avec ce que l'on trouve dans la Loi sur la concurrence. Cela étant dit, il s'agit d'une période maximale. Le ministre ne doit pas nécessairement aviser les parties au 42^e jour. Si le ministre est informé au début du processus ou avant la transaction, il peut émettre un avis en temps opportun, quelques jours après que l'avis a été donné.

Encore une fois, c'est une période maximale. Ce n'est pas au bout de cette période que le ministre doit rendre sa décision, contrairement à ce que prévoit la Loi sur la concurrence, qui bloque toute transaction possible pendant 42 jours.

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, avez-vous des questions?

Je vous prie de passer à l'article suivant.

Mme Borges : Il y a enfin l'article 7, qui porte sur la médiation. L'article 7 comporte deux parties ayant trait à la médiation. L'article 36.1 donne à l'office le pouvoir de médiation. Nous vous avons dit la dernière fois que nous avons comparu devant vous que l'office avait servi de médiateur à titre d'essai au cours des cinq dernières années. Il a réussi à régler des différends grâce à la

disputes through mediation. In that context, we want to provide the agency with formal authority to conduct mediation in an effort to solve disputes through mediation rather than through the regulatory approach.

The second part, proposed section 36.2, is an enabling provision to mediation. The first part, section 36.1, deals with its regulatory procedures. For any procedure that the agency has under its jurisdiction, it can undertake mediation. This section would allow the agency also to conduct mediation or arbitration on what I will call a commercial matter. If a shipper or a railway has an agreement in place and they want to try to solve a dispute on a commercial basis, they can contract the agency staff, cost recovered, to do that mediation for them rather than go to another private-sector mediator. It is facilitative; nobody is required to use it. It is there if they want to use it.

We have put this provision in there because last year, 2006, summer and fall, the railways and the shippers were in extensive negotiations about a commercial dispute resolution mechanism. In those meetings, some shippers asked that we provide that opportunity for the agency to serve as mediator. We have no difficulty doing that. It is an enabling provision. If they do not want to use it, they do not have to. It is there if it is needed.

The Chairman: Are there any questions, senators? It is clear to everyone.

Before we go to clause-by-clause consideration of Bill C-11, I suggest we have a ten-minute pause to allow you to talk amongst yourselves.

[Translation]

A break will provide us with a little wisdom and will allow us to think about what we have to do before moving to clause-by-clause study.

The committee suspended.

The committee resumed.

Senator Dawson: To put everyone's mind at ease, it is 0-0 at the end of the first period. If we move quickly, we will finish earlier and people can go and watch the game.

The Chairman: If you do not mind, Senator Dawson, we are going to take the time for study. I intend to continue the break so that you can look at the submissions that have been prepared for the committee. They will be distributed and you will have 10 minutes to go through them.

[English]

The Chairman: Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-11?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

médiation. Dans ce contexte, nous voulons lui donner le pouvoir d'agir comme médiateur pour que les différends puissent être réglés par la médiation plutôt que par règlement.

L'autre partie, l'article 36.2, est une disposition habilitante. La première partie, l'article 36.1, porte sur les procédures réglementaires. Pour toute procédure qui relève de la compétence de l'office, celui-ci peut agir à titre de médiateur. Cet article permet aussi à l'office d'agir à titre de médiateur ou d'arbitre en cas de différend commercial. Si un expéditeur ou une compagnie ferroviaire a une entente en place et souhaite régler un différend de nature commerciale, les parties peuvent retenir les services de l'office, en régime de recouvrement des coûts, à des fins de médiation, plutôt que de s'adresser à un autre médiateur du secteur privé. Ce service est facultatif; personne n'est forcé d'y avoir recours. Il est là si on veut l'utiliser.

Nous avons inséré cette disposition parce que l'an dernier, durant l'été et l'automne de 2006, les compagnies ferroviaires et les expéditeurs ont longuement négocié pour en arriver à un mécanisme de règlement des différends commerciaux. Au cours de ces réunions, certains expéditeurs ont demandé que nous offrions les services de médiation de l'office. Cela ne nous pose aucun problème. Il s'agit d'une disposition habilitante. S'ils ne souhaitent pas y avoir recours, ils n'ont pas à le faire. Le service est offert au besoin.

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, avez-vous des questions? C'est clair pour tout le monde.

Avant d'entreprendre l'étude article par article du projet de loi C-11, je propose que nous prenions une pause de 10 minutes pour vous permettre de vous consulter l'un et l'autre.

[Français]

Une pause nous apporte un peu de sagesse et nous permet de penser à ce qu'on doit faire par la suite avant de passer à l'étude article par article.

(La séance est suspendue.)

(La séance reprend.)

Le sénateur Dawson : Pour soulager tout le monde, c'est 0-0 à la fin de la première période. Si on procède rapidement, on va finir plus tôt et les gens vont pouvoir aller voir le match.

La présidente : Si cela ne vous dérange pas Sénateur Dawson, on va prendre le temps d'étudier. J'ai l'intention de poursuivre la pause pour vous permettre de lire les observations qui ont été préparées pour le comité. Elles seront distribuées et vous aurez dix minutes pour les examiner.

[Traduction]

La présidente : Honorables sénateurs, acceptez-vous que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-11?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le titre est-il réservé?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 17 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 15 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 17 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 18 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 19 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 20 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chairman: Carried. Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 22 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 23 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 24 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 25 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 26 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 27 carry?

[Translation]

Senator Dawson: I would like to repeat the comment that I believe this is not fair to Canadian companies. However, if the amendment that I am making is passed, I will live with the bill as passed.

[English]

The Chairman: Shall clause 27 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clause 27 is carried. Shall clause 28 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 29 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Munson: I would like to move an amendment on clause 29.

The Chairman: Do you have amendments in both languages?

Senator Munson: I do not have the amendment in French with me — yes, I do now.

The Chairman: To be adopted, they must be in both languages.

Senator Munson: I thought I had it with me but I do not have it with me.

The Chairman: What is your amendment, Senator Munson?

Senator Munson: Do you want me to read the clause itself?

The Chairman: Only the amendment.

Senator Munson: The amendment should read:

That Bill C-11 be amended in clause 29, on page 20,

La présidente : Adopté. L'article 21 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 22 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 23 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 24 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 25 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 26 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 27 est-il adopté?

[Français]

Le sénateur Dawson : J'aimerais réitérer un commentaire en ce qui a trait à ce que je crois être une injustice envers les compagnies canadiennes. Toutefois, si l'amendement que je propose est adopté, je vais vivre avec le projet de loi tel qu'il est adopté.

[Traduction]

La présidente : L'article 27 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 27 est adopté. L'article 28 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 29 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le sénateur Munson : J'aimerais proposer un amendement à l'article 29.

La présidente : Votre amendement est-il rédigé dans les deux langues officielles?

Le sénateur Munson : Je n'ai pas la version française ici — si, en fait, je l'ai.

La présidente : Il faut absolument que l'amendement soit dans les deux langues officielles pour qu'on puisse l'adopter.

Le sénateur Munson : Je croyais l'avoir avec moi, mais finalement, ce n'est pas le cas.

La présidente : En quoi consiste votre amendement, sénateur Munson?

Le sénateur Munson : Voulez-vous que je lise l'article?

La présidente : Non, seulement l'amendement.

Le sénateur Munson : Il se lit comme suit :

Que le projet de loi C-11 soit modifié, à l'article 29, à la page 20,

(a) by replacing lines 2 and 3 with the following:

“way, a railway company shall cause only such noise and vibration as is reasonable, taking into”; and

(b) by replacing lines 7 to 11 with the following:

“(b) its operational requirements; and

(c) the area where the construction or operation takes place.”

The Chairman: Is there further discussion on the amendment?

Senator Segal: I want to indicate why I will oppose it. Because of my great regard for Senator Munson, I know the bona fides of how he is trying to be helpful to the Canadian industry.

First, I believe there shall be sufficient time as the bill is now drafted, without prejudging what happens with Senator Dawson's proposal, for consultations to transpire between the railways and the officials so that the regulations that fall underneath that provision reflect the precise concerns that Senator Munson has outlined in a fashion that would not risk losing the bill when it returns to the House.

Second, when I look at some of the decisions made by the CTA where complainants have made precisely the kind of irrational and irresponsible representation about zero noise and all the rest, and I will make a reference to two cases: the *Misurak* case of 1999 and *Mulhall* case of 2000. In the *Misurak* case, the ruling noted that the agency is of the opinion that as this particular subdivision is a busy, single main line that provides local service in addition to being an international rail corridor, considering the close proximity of the complainant's business and property to the railway, some noise, fumes and vibrations are normal and are to be expected from such operation.

Subsequently, in 2000, the agency made a similar finding in *Mulhall* case. To the complainant's suggestion that the facility yard be shut down, the ruling of the CTC was that is not reasonable. Such a total shutdown of a railway operation falls outside the statutory requirement that the railway company do as little damage as possible in its operations.

For those reasons and because of what I think as the clear jurisprudence in the matter and the commitment to consult broadly on the regulatory framework that underpins this section, I do not want to risk the bill and I will vote, with great respect, against the senator's thoughtful amendment.

The Chairman: Are there any other comments?

Senator Tkachuk: This is difficult for me because I am defending Mr. McGuinty, while the Liberals oppose Mr. McGuinty. This is a full 180-degree turn from what Mr. McGuinty wanted and what he fought for in the House of

a) par substitution, aux lignes 2 à 4, de ce qui suit :

« construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants : »;

b) par substitution, aux lignes 9 à 12, de ce qui suit :

« du chemin de fer. ».

La présidente : Avez-vous autre chose à dire au sujet de l'amendement?

Le sénateur Segal : J'aimerais expliquer pourquoi je m'y oppose. J'ai une grande estime pour le sénateur Munson et je sais à quel point il est déterminé à aider l'industrie canadienne.

Tout d'abord, maintenant que le projet de loi est rédigé, je crois que nous devrions disposer de suffisamment de temps, sans préjuger du sort de la proposition du sénateur Dawson, pour tenir des consultations avec les compagnies ferroviaires et les fonctionnaires de façon à ce que la réglementation découlant de cette disposition reflète les préoccupations précises soulevées par le sénateur Munson et que le projet de loi ne soit pas défait une fois renvoyé à la Chambre.

Ensuite, quand j'ai examiné certaines des décisions rendues par l'OTC concernant des plaintes irrationnelles et irresponsables au sujet du bruit et de tout le reste... Je ferai référence à deux cas : l'affaire *Misurak*, en 1999, et l'affaire *Mulhall*, en 2000. Dans le premier, on peut lire, dans la décision, qu'étant donné que cette subdivision est une ligne principale à voie unique très fréquentée, qui assure une desserte locale en plus d'être un couloir ferroviaire international et, compte tenu de la proximité de l'entreprise et de la propriété de la plaignante de la voie de chemin de fer, l'Office est d'avis que l'on doit s'attendre à un certain niveau de bruit, à des émanations et à des vibrations.

Ensuite, en 2000, l'Office en est arrivé à une conclusion semblable dans l'affaire *Mulhall*. L'Office est d'avis que la suggestion du plaignant de fermer l'installation est déraisonnable. La fermeture complète d'une installation ferroviaire n'est pas prévue par les exigences législatives selon lesquelles une compagnie de chemin de fer doit, dans l'exercice de ses pouvoirs, limiter au minimum les dommages.

Pour ces raisons, et compte tenu de la jurisprudence bien établie et de notre engagement vis-à-vis de la tenue de vastes consultations sur le cadre de réglementation qui sous-tend ce article, je ne veux pas risquer de perdre le projet de loi. Malgré tout le respect que je dois au sénateur, je vais voter contre son amendement, tout de même fort valable.

La présidente : Avez-vous d'autres commentaires?

Le sénateur Tkachuk : C'est difficile pour moi parce qu'appuie les idées de M. McGuinty, et je sais que les libéraux s'opposent. C'est tout le contraire de ce que voulait M. McGuinty et de ce pour quoi il s'est battu à la Chambre. Je vais citer se

Commons. I will quote from the clause-by-clause consideration when he moved the amendment that is now in the bill. He said:

... I want to refer back to the agreement between the Federation of Canadian Municipalities and the Railway Association of Canada. An MOU, Mr. Chair, was struck between those parties. It was long in its working out and was detailed in its scope. For those of you who may remember having read it, it does set out very specific decibel level tests on the question of noise in and around railyards. It goes as far as saying I think that if you're in your living room at nighttime and your windows are closed, there cannot be precisely more than 37 decibels of noise.

I think it would help Canadian citizens to have a higher level of comfort, in that the test that will be used to identify what is "as little noise and/or vibration as possible" will be informed with actual scientific criteria, as well as being balanced against

- (a) its obligations under section 113 and 114, if applicable,
- (b) its operational requirements;
- (c) the area where the construction or operation takes place; and
- (d) the potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway.

I do not know if anyone remembers when I put this question to the Railway Association of Canada, but the answer was it was not required and that the committee and legislators should not try to go further into the details in terms of how we would measure noise or how we would test for noise.

It seems this was an important amendment by the Liberals in the House. Remember, these amendments were House amendments and not government amendments. It seems to me the Liberals in this place will vote for an amendment to replace a Conservative government amendment, and it can only be interpreted as mischief rather than trying to benefit the parties that they claim to benefit.

Therefore I ask members to think why we are here. We are here to make amendments when we feel they would improve the bill. I do not think this amendment will do anything. Although the Liberals voted for this amendment in the House of Commons, now the Liberals are voting against it. It can only be interpreted as mischief by those people who want this bill. I think it is something we should consider before proceeding with the bill.

Senator Adams: We are talking about politics, not who can make the amendment. Why are we always talking about the Liberals? We are concerned about the people who live there. They say the living room in their house is vibrating.

propos, dans le cadre de l'étude article par article, lorsqu'il a proposé l'amendement qui se trouve maintenant dans le projet de loi. Il a dit :

« [...] Je voudrais revenir sur l'entente entre la Fédération des municipalités canadiennes et l'Association des chemins de fer du Canada. Monsieur le président, ces deux parties ont signé un protocole d'entente. Ce protocole d'entente a été long à élaborer et il était très détaillé. Pour ceux d'entre vous qui se rappellent peut-être l'avoir lu, il établit des critères très précis en ce qui a trait au niveau de décibels pour le bruit dans les gares de triage et à proximité de ces dernières. Il va même jusqu'à dire, je crois, que si on est dans son salon le soir les fenêtres fermées, le bruit ne peut pas dépasser 37 décibels précisément.

Je pense que cela rassurerait les citoyens canadiens de savoir que les critères qui seront utilisés pour déterminer ce qui constitue le moins de bruit ou de vibrations possibles seront en fait des critères scientifiques qui tiennent compte également

- a) des obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;
- b) de ses besoins en matière d'exploitation;
- c) du lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer;
- d) des incidences possibles sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

Je ne sais pas si quelqu'un s'en souvient, mais lorsque j'ai posé cette question aux représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, ils ont répondu que ce n'était pas nécessaire et que le comité et les législateurs ne devraient pas tenter de donner trop de détails quant à la façon dont nous pourrions mesurer le bruit ou les critères utilisés pour mesurer le bruit.

Il semble que c'était un amendement important présenté à la Chambre par les libéraux. Rappelons que ces amendements venaient de la Chambre et non du gouvernement. J'ai l'impression qu'aujourd'hui, si les libéraux votent en faveur d'un amendement qui irait à l'encontre de celui du gouvernement conservateur, cela ne pourrait qu'être interprété comme une mesquinerie politique plutôt que comme une mesure servant les intérêts de tous les partis.

Par conséquent, je demanderais aux membres de s'interroger sur notre rôle, en tant que comité. Nous sommes ici pour proposer des amendements susceptibles d'améliorer le projet de loi. Toutefois, je ne crois pas que cet amendement changera quoi que ce soit. Même si les libéraux ont voté pour à la Chambre, ils votent maintenant contre. Cela ne peut qu'être perçu comme de la méchanceté envers ceux qui veulent l'adoption de ce projet de loi. Je pense que c'est quelque chose que nous devrions considérer de prime abord.

Le sénateur Adams : Nous parlons de politique, et non pas de ceux qui proposent l'amendement. Pourquoi est-il toujours question des libéraux? Nous nous préoccupons des gens qui habitent près d'une ligne de chemin de fer et dont le salon vibre.

Senator Tkachuk: Mr. McGuinty moved this motion.

Senator Adams: Does he live next to a railway?

Senator Tkachuk: I do not know. He is concerned about those who do.

The Chairman: May I ask the senior officers what they think about the amendment. In the bill, the proposed section 95.1 has subsections (a), (b), (c), and (d). Subsection (d) is being removed with Senator Munson's amendment, if I read correctly.

Ms. Borges: In the previous version of the bill, the proposed section was pretty well identical to the amendment we received a few moments ago. As Senator Tkachuk said, there was a lot of discussion about this clause.

I suspect that if the amendment goes back into the House, we will have this discussion again, much like we are having it here. We believe that section 95.1 (a) and section 95.2 (b) provide a tremendous amount of protection for the railways in terms of taking into account their obligations to their customers and their shippers, as well as their operational requirements.

The other area where the construction or operation takes place, does it take into account the vicinity around them: Is it resident or business? That subsection gives them protection as well.

The one removed in the amendment, subsection (d), addressed some of the motions put forward that nowhere in this clause was there a reference to the neighbourhoods, the vibrations and the people living in those areas. Subsection (d) is an acknowledgment of that. We believe the provision, the way it is in this version of the bill, will provide the railways with sufficient protection and the agency will be reasonable in the exercise of its duties.

Senator Munson: Briefly, in response to Senator Tkachuk. I am not here to make mischief. I am here because I listened to both sides of the issue.

Senator Tkachuk: So did I.

Senator Munson: That is what democracy is about. Sitting here in the Senate and after looking at both sides of the issue, it seemed to me that my amendment is reasonable, as reasonable as I put it here today. At the end of the day, it comes down to this committee saying "yes" or "no." Governments will not fall or win on this particular amendment, I can assure you of that. At the same time, I have an obligation as a senator to do what I must do here. I have sat on committees in the last three-and-a-half years and I have gone through this process where people have gone clause 1, clause 2, clause 3, et cetera, and approved them. I will not do that.

I stand beside this amendment. If I lose, there will always be the third period of the hockey game.

Le sénateur Tkachuk : C'est M. McGuinty qui avait proposé cette motion.

Le sénateur Adams : Habite-t-il près d'une voie ferrée?

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignore, toutefois, je sais qu'il se soucie des gens pour qui c'est le cas.

La présidente : Puis-je demander aux hauts fonctionnaires de nous dire ce qu'ils pensent de l'amendement? Dans le projet de loi, l'article 95.1 proposé renferme les alinéas a), b), c) et d). Si j'ai bien lu, dans son amendement, le sénateur Munson propose de supprimer l'alinéa d).

Mme Borges : Dans la version précédente du projet de loi, l'article proposé était pratiquement identique à l'amendement que nous venons de recevoir. Comme le sénateur Tkachuk l'a dit, cet article a suscité de nombreuses discussions.

Je soupçonne que si l'amendement est renvoyé à la Chambre, nous devrons encore une fois en discuter, comme nous le faisons en ce moment. Nous estimons que les alinéas 95.1a) et 95.2b) accordent une importante protection aux compagnies ferroviaires pour ce qui est de leurs obligations envers les clients et les expéditeurs ainsi que de leurs besoins en matière d'exploitation.

Tient-on compte de ce qui se trouve à proximité du lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer : des résidences ou des entreprises? Cet alinéa leur donne aussi une protection.

L'alinéa d), visé par l'amendement, répondait à certaines des préoccupations selon lesquelles cet article ne faisait aucunement mention du voisinage, des vibrations et des personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer. L'alinéa d) est en quelque sorte une reconnaissance de ce fait. Nous croyons que la disposition, telle qu'elle apparaît dans cette version du projet de loi, fournira une protection suffisante aux compagnies ferroviaires, et l'Office exercera ses fonctions de manière raisonnable.

Le sénateur Munson : Brièvement, pour répondre au sénateur Tkachuk, je ne suis pas ici pour nuire à qui que ce soit. Je suis ici parce que j'ai pris en considération le point de vue des deux camps.

Le sénateur Tkachuk : Et moi de même.

Le sénateur Munson : C'est ça la démocratie. Après avoir examiné tous les tenants et aboutissants, il m'a semblé que mon amendement était raisonnable, aussi raisonnable que je vous le présente aujourd'hui. Au bout du compte, il revient au comité de se prononcer. Je peux vous assurer que cet amendement ne fera pas perdre de points au gouvernement, pas plus qu'il lui en fera gagner. En même temps, en tant que sénateur, je dois m'acquitter de mes obligations. Je siège à ce comité depuis trois ans et demi et je participe, depuis le début, à l'étude article par article de ce projet de loi. Je refuse d'aller plus loin.

Je ne renonce pas à cet amendement. Si je perds, il restera toujours la troisième période du match de hockey.

[Translation]

Senator Dawson: I would like to repeat my support for Senator Munson's amendment. The industry representatives have pointed out that this clause threatens their financial well-being. But I would like to clarify that we are not dealing with the original amendment from the Department of Transport, nor with the one from the House of Commons, but with a compromise between the two.

We changed the text. There is no question of saying that the House of Commons made a mistake. They were right to reject a part of the original amendment. I believe that the text submitted by Senator Munson is a case of reasonable men coming to a reasonable accord.

[English]

The Chairman: I will have a roll call for a vote on the amendment.

Adam Thompson, Clerk of the Committee: Senator Bacon?

The Chairman: Opposed.

Senator Adams: For.

Senator Dawson: For.

Senator Eyton: Against.

Senator Cochrane: Against.

Senator Merchant: For.

Senator Munson: For.

Senator Phalen: For.

Senator Segal: Against.

Senator Tkachuk: Against.

Senator Zimmer: For.

Mr. Thompson: Yeas six, nays five.

The Chairman: The amendment is carried. Shall clause 29 as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried, on division. Shall clause 30 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 31 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 32 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 33 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 34 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 35 carry?

[Français]

Le sénateur Dawson : J'aimerais réitérer mon appui à l'amendement du sénateur Munson. Les représentants de l'industrie ont indiqué que cette clause menace leur bien-être financier. J'aimerais toutefois clarifier qu'il ne s'agit pas de l'amendement original du ministère des Transports ni de celui de la Chambre des communes, mais d'un compromis entre les deux.

Nous avons changé le texte. Il n'est pas question de dire que la Chambre des communes s'est trompée. Ils avaient raison de rejeter une partie de l'amendement original. Nous croyons que le texte déposé par le sénateur Munson répond à un compromis agréable entre hommes qui désirent réussir.

[Traduction]

La présidente : Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

Adam Thompson, greffier du comité : Sénateur Bacon?

La présidente : Contre.

Le sénateur Adams : Pour.

Le sénateur Dawson : Pour.

Le sénateur Eyton : Contre.

Le sénateur Cochrane : Contre.

Le sénateur Merchant : Pour.

Le sénateur Munson : Pour.

Le sénateur Phalen : Pour.

Le sénateur Segal : Contre.

Le sénateur Tkachuk : Contre.

Le sénateur Zimmer : Pour.

M. Thompson : Six pour, cinq contre.

La présidente : L'amendement est adopté. L'article 29 modifié est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté, avec dissidence. L'article 30 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 31 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 32 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 33 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 34 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 35 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 36 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 37 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 38 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 39 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 40 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 41 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 42 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 43 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 44 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 45 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 46 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 47 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 48 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 49 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 50 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 51 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 52 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 53 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 54 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 55 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 36 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 37 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 38 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 39 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 40 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 41 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 42 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 43 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 44 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 45 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 46 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 47 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 48 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 49 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 50 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 51 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : L'article 52 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 53 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 54 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 55 est-il adopté?

Des voix : Oui.

The Chairman: Carried. Shall clause 56 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 57 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 58 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 59 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 60 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 61 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 62 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 63 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

Senator Dawson: I have another amendment that would become new clause 64.

It is moved that Bill C-11 be amended on page 44, by adding after line 12 the following:

The Chairman: Where are you putting it?

Senator Dawson: It becomes clause 64 and is placed at the end of the clause.

The Chairman: We have not yet made a decision on clause 63.

Senator Dawson: I had understood that we had passed it. My apologies.

[English]

The Chairman: Shall clause 63 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[Translation]

Senator Dawson: I repeat my amendment on clause 64.

It is moved that Bill C-11 be amended on page 44, by adding after line 12 the following:

“COMING INTO FORCE

Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.”.

The Chairman: On page 44 of the bill, line 12, that would be a new addition.

La présidente : Adopté. L'article 56 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 57 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 58 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 59 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 60 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 61 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 62 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté. L'article 63 est-il adopté?

Des voix : Oui.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'ai un amendement additionnel qui constituerait le nouvel l'article 64.

Il est proposé que le projet de loi C-11 soit modifié à la page 44 par l'adjonction après la ligne 12 de ce qui suit :

La présidente : Vous le placez où?

Le sénateur Dawson : Il devient l'article 64 et se place à la fin de l'article.

La présidente : Nous ne nous sommes pas prononcé sur l'article 63 encore.

Le sénateur Dawson : J'avais compris qu'on l'avait adopté. Mes excuses.

[Traduction]

La présidente : L'article 63 est-il adopté?

Des voix : Oui.

La présidente : Adopté.

[Français]

Le sénateur Dawson : Je réitère mon amendement au sujet de l'article 64.

Il est proposé que le projet de loi C-11 soit modifié à la page 44 par l'adjonction après la ligne 12 de ce qui suit :

« ENTRÉE EN VIGUEUR

« L'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret ».

La présidente : À la page 44 de la loi, ligne 12, ce serait une nouvelle entrée.

[English]

The Chairman: Any comments?

Senator Segal: I want to be clear as to why I will oppose that. It strikes me that we have a kind of reverse conditionality that has been applied here in a fashion that allows the majority to lose the bill.

With the passage of Senator Munson's amendment, I think the prospects of this bill ever passing the House of Commons, the male lifespan being 82 years, is severely diminished.

The notion of Senator Dawson's helpful amendment with respect to giving the government more time, thereby providing a constructive period of time for consultation, is redundant. The result of the previous vote is a loss of this bill in the House, so to support Senator Dawson's amendment will add one more condition to be sure the bill is absolutely lost without any hesitation.

From the point of view of our side and from the good faith of the officials and others, it would not be good faith for me to support the proposal now. There was no conditionality with respect to Senator Munson's amendment relative to Senator Dawson's, when Senator Dawson said on the record in this committee that he would have a view with respect to various parts of the bill relative to how his amendment did at the end. That matter has now been obviated by his colleague's decision. Sadly, I cannot support it.

[Translation]

Senator Dawson: I would like to make a correction. In reality, for Senator Munson's amendment, and my amendment as well, we could have taken an approach that would change the drafting of the clause; but I found it better, in a spirit of collaboration, to take this approach. I would like to say to Senator Segal that if everyone takes the position that the bill will not pass the House of Commons and that no one on your side will try to find a compromise that will allow it to be passed, that attitude will certainly not help us pass the bill.

[English]

I am on the record and our critic is on the record saying we believe in this bill. We think it should be passed, and we will do everything in our power over the next few days so when it arrives at the House of Commons, it is adopted as amended.

We hope that since you believe in this bill, and I do not think you have any major considerations about the amendment tabled by my colleague, Senator Munson, that if both sides of this committee after adoption of the bill were to have a positive attitude in helping it pass, it will be more helpful than making it a dramatic situation in which there is a winner and a loser.

[Traduction]

Le présidente : Avez-vous des commentaires?

Le sénateur Segal : J'aimerais expliquer clairement la raison pour laquelle je suis contre. Cela m'étonne qu'on ait appliqué des conditions contraires pour permettre à la majorité de défaire le projet de loi.

Si on adopte l'amendement du sénateur Munson, je pense que les possibilités que ce projet de loi passe à la Chambre — l'espérance de vie des hommes étant de 82 ans — sont grandement diminuées.

L'amendement valable du sénateur Dawson visant à allouer plus de temps au gouvernement, donnant ainsi lieu une période consultations constructives, est redondante. Le résultat du vote précédent garantit la défaite du projet de loi à la Chambre, et appuyer l'amendement du sénateur Dawson, ce serait une condition de plus pour s'assurer que le projet de loi soit défait sans aucune hésitation.

De notre point de vue, et compte tenu de la bonne foi des uns et des autres, il serait maintenant malvenu de ma part d'accorder mon appui à la proposition. Il n'y avait aucune condition concernant l'amendement du sénateur Munson par rapport à celui du sénateur Dawson, lorsque le sénateur Dawson a dit au comité qu'il se prononcerait sur les diverses parties du projet de loi pour expliquer ce que son amendement lui ferait réellement. Il n'aura plus besoin de le faire suite à la décision de son collègue. Malheureusement, je ne peux l'appuyer.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'aimerais faire une correction. En réalité, en ce qui concerne l'amendement du sénateur Munson, et mon amendement également, on aurait pu adopter une approche par laquelle on changeait la formulation de l'article; mais je trouvais préférable, dans un esprit de collaboration, d'adopter cette approche. Je voudrais dire au sénateur Segal que, si tout le monde prend comme attitude que le projet de loi ne passera pas à la Chambre des communes et que personne de votre côté ne cherche à arriver à un compromis pour le faire adopter, il est certain que cette attitude ne nous aidera pas à faire adopter le projet de loi.

[Traduction]

Nous avons déclaré publiquement que nous croyons en ce projet de loi. Nous pensons qu'il devrait être adopté, et nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir au cours des prochains jours pour qu'il soit adopté tel que modifié une fois renvoyé à la Chambre.

Étant donné que vous êtes en faveur de cette mesure législative, et je ne crois pas que vous ayez de sérieuses réserves au sujet de l'amendement présenté par mon collègue le sénateur Munson, j'espère qu'après l'adoption de ce projet de loi, nous aurons une attitude conciliante, des deux côtés du comité, de sorte qu'il n'y ait ni gagnant ni perdant.

I think the winners here are the people who come in front of a committee and give us remarks that they think should be included in the bill, we arrive at the conclusion as a committee that these requests are reasonable, we put them in the bill and we will do everything in our power to pass the bill.

I want to reiterate that if anything makes me believe this bill will not be passed and it will be brought back here so we can adopt it, I would rather have it passed as is, but I think we improved it tonight. As a result of those improvements, we should make an effort to pass it.

Senator Tkachuk: Senator Dawson, no one on this side disagrees with doing the right thing. Remember, the amendments you are moving and the one amendment you have moved is back to its original state, which is the government's position. We say these things only because of how that bill finally passed the House, with some compromise, amendments and all the rest of it.

Now we are taking away the will of the House with these amendments because it was they who did it. In my view, we are not trying to scare anybody by saying it will not pass the House. We would love this thing to be passed as amended. It will not bother us any if it is passed as amended. That was our original intent.

Do not put words in our mouth as to what we want. We know what we want. We would love to have the original bill. Nonetheless, we also know what goes on in the other place.

Senator Munson: As a brief intervention, if both the Conservative Government and the Liberal Opposition agree with this bill and the amendments to try to enhance this bill, it will pass in the House of Commons.

Senator Tkachuk: What are the consequences of you not being right?

Senator Zimmer: I reiterate what my two colleagues have said in that I received assurances today from the Liberal side that they will do everything to pass this bill and ensure it goes through. We received that today, and hopefully it is correct.

The Chairman: Are there any other comments? We will have roll call. Yes, Ms. Borges?

Ms. Borges: I would like to raise one technical matter with respect to the amendment.

Section 95 contains several references to the wording proposed to be changed. If it is referred back to the House for a vote, then we need to ensure the wording is changed through the other sections of section 95 and will refer, in effect, to section 95.3 where the same wording appears. There is one more section.

Senator Dawson: What page?

Ms. Borges: It is on page 20, line 33. It says, "to cause as little noise and vibration as possible."

De toute façon, je pense que les gagnants, ici, sont les gens qui comparaissent devant notre comité et qui nous font des recommandations destinées à renforcer le projet de loi. Quand nous trouvons leurs demandes raisonnables, nous les ajoutons au projet de loi et nous faisons tout notre possible pour le faire adopter.

Je voudrais rappeler que si quelque chose me fait croire que ce projet de loi sera rejeté et qu'il nous sera de nouveau renvoyé, je préfère l'adopter tel quel, mais à mon avis, nous l'avons amélioré ce soir. Par conséquent, nous devrions nous efforcer de le faire adopter.

Le sénateur Tkachuk : Sénateur Dawson, personne ne s'oppose à prendre les mesures qui s'imposent. Rappelons que les amendements que vous proposez, et celui que vous avez présenté, visent à ramener le projet de loi à son état initial, ce qui correspond à la position du gouvernement. Nous disons cela seulement à cause de la façon dont le projet de loi a finalement été adopté à la Chambre, avec certains compromis, amendements et ainsi de suite.

Maintenant, nous nous retrouvons à contrarier la volonté de la Chambre en proposant ces amendements étant donné que c'est de là qu'il vient. Nous n'avons pas l'intention de faire peur à qui que ce soit en disant qu'il sera rejeté à la Chambre. Au contraire, nous aimerions qu'il soit adopté tel que modifié. Cela ne nous dérangerait pas du tout; c'était ce que nous voulions au départ.

Ne parlez pas en notre nom. Nous savons ce que nous voulons. Nous aimerions avoir le projet de loi original. N'empêchez que nous savons également ce qui se passe à l'autre Chambre.

Le sénateur Munson : Brièvement, si les conservateurs et les libéraux sont d'accord sur ce projet de loi et les amendements visant à l'améliorer, celui-ci sera adopté à la Chambre des communes.

Le sénateur Tkachuk : Quelles seront les conséquences si vous avez tort?

Le sénateur Zimmer : Je répète ce que mes deux collègues ont dit plus tôt, les libéraux m'ont confirmé aujourd'hui qu'ils feraient tout ce qui est en leur pouvoir pour faire adopter le projet de loi. C'est ce qu'on nous a dit aujourd'hui et nous espérons que ce sera vrai.

Le président : Y a-t-il d'autres observations? Nous allons procéder à un vote par appel nominal. Oui, madame Borges?

Mme Borges : J'aimerais soulever une question d'ordre technique concernant l'amendement.

L'article 95 renferme plusieurs références au libellé qu'on propose de modifier. Si le projet de loi est renvoyé à la Chambre pour un vote, nous devons nous assurer que le libellé aura été modifié dans les autres dispositions de l'article 95 et qu'il se rapportera, en effet, à l'article 95.3, qui contient le même libellé. Il y a un autre article.

Le sénateur Dawson : À quelle page?

Mme Borges : À la ligne 34, page 20, on peut lire : « faire le moins de bruit et de vibrations possible ».

[Translation]

Senator Dawson: For concordance?

Ms. Borges: Yes, for concordance, it is essential.

[English]

The Chairman: We need to amend this as well, and we do not have amendments on that. We do not have a legal adviser present.

[Translation]

The Chairman: But we need still the concordance.

Senator Dawson: In this case, we can accept it.

[English]

You want it delayed. If there is no possibility of improving it, we will live with it as it is. Do you want to delay it? I do not mind.

The Chairman: May I suggest that an amendment to section 95.3 be tabled on third reading of the bill? We do not have an amendment here.

Senator Dawson: Does the critic agree?

Senator Segal: I am not troubled about the amendment coming forward on third reading. I think it would be a measure of good faith if, when that amendment came forward, the proponent of the amendment could stand in his place and indicate that he has prior indication from the other place of their intent to support the bill with that amendment in place. That measure would be completely consistent with what Senator Dawson has said, and it would allow us at that time to move together in a collaborative fashion and not see the bill unduly threatened, perhaps unwillingly.

Senator Munson: I agree. I am a man of few words.

The Chairman: We will refer section 95.3 to the Senate on third reading? We must vote on clause 64 as amended. Are you ready for the question?

Senator Tkachuk: Will this be understood or do we require a vote on having the amendment moved on third reading? How do we know it will happen? Who will undertake this action?

Senator Munson: The official only brought this up now.

Senator Tkachuk: They are right.

Senator Munson: They brought it up after the fact, after my amendment. I did not go back into that. Do not put me on the spot. If it comes to this particular thing —

Senator Tkachuk: I am not putting you on the spot.

Senator Munson: The officials came back. Let me find section 95.3, and we will walk through it tonight.

The Chairman: We do not have —

[Français]

Le sénateur Dawson : Pour la concordance?

Mme Borges : Oui, pour la concordance, c'est essentiel.

[Traduction]

Le président : Nous devons modifier cela également, mais nous n'avons pas proposé d'amendements à cet effet. En plus, nous n'avons pas de conseiller juridique avec nous.

[Français]

La présidente : Mais il faut la concordance, quand même.

Le sénateur Dawson : Dans ce cas-là, acceptons.

[Traduction]

Vous voulez le reporter. S'il n'y a pas moyen de l'améliorer, nous l'accepterons tel quel. Voulez-vous le reporter? Ça m'est égal.

La présidente : Puis-je suggérer qu'un amendement soit proposé pour l'article 95.3 à la troisième lecture du projet de loi? Nous n'avons pas d'amendement ici.

Le sénateur Dawson : Est-ce que le porte-parole est d'accord?

Le sénateur Segal : Je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'amendement soit présenté à la troisième lecture. Je pense que ce serait une preuve de bonne foi si, quand cet amendement sera présenté, son auteur pouvait se lever de son siège et dire qu'il a préalablement obtenu de l'autre Chambre une indication de son intention d'appuyer ce projet de loi avec cet amendement. Cette mesure serait tout à fait conforme à ce qu'a dit le sénateur Dawson, et cela nous permettrait à ce moment-là d'agir ensemble, en collaboration, afin que le projet de loi ne soit pas indûment mis en péril, peut-être par inadvertance.

Le sénateur Munson : Je suis d'accord. Je n'ai pas besoin d'en dire plus.

La présidente : Nous renvoyons donc l'article 95.3 au Sénat à la troisième lecture? Nous devons voter au sujet de l'article 64 tel que modifié. Êtes-vous prêts à répondre à la question?

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que ce sera réglé, ou est-ce qu'il nous faut voter pour reporter l'amendement à la troisième lecture? Comment saurons-nous que ce sera fait? Qui va s'en charger?

Le sénateur Munson : Les fonctionnaires viennent seulement de soulever la question.

Le sénateur Tkachuk : Ils ont raison.

Le sénateur Munson : Ils en ont parlé après le fait, après mon amendement. Ce n'est pas moi qui suis revenu là-dessus. Ne me mettez pas sur la sellette. S'il s'agit de cet élément particulier...

Le sénateur Tkachuk : Je ne vous mets pas sur la sellette.

Le sénateur Munson : Les fonctionnaires sont revenus. Permettez-moi de trouver l'article 95.3 et nous l'étudierons ce soir.

La présidente : Nous n'avons pas...

Senator Munson: I am a person of my word. If Senator Segal asked, I will go back, look at this issue, sort it out and speak to it. I am not doing this alone. I am assured on our side that we will pursue this whole bill. We support this bill, but there has been no pushback on my amendment. Therefore, I will go back and look at section 95.3.

Senator Segal: I will refer to my more senior colleague, but if that is a part of the record of our discussion and it is an undertaking made in good faith by my colleague, Senator Munson, with respect to how third reading would then proceed, then I am comfortable with that as part of the record of this committee with respect to the concordance amendment so there is consistency relative to the amendment already passed.

What I asked of Senator Munson, and what he was kind enough to embrace, was the notion that he would stand in his place when he moves that concordance amendment and also provide the house assurance with respect to support in the other place of the bill as amended so it could pass quickly upon being returned by the House with that minor amendment.

Senator Zimmer: If Senator Munson agrees, as critic of the bill I am prepared to take on that responsibility if that is what he wishes.

Senator Munson: Immensely.

Senator Zimmer: As critic, I will take that responsibility and make that guarantee.

The Chairman: Clause 64 was an amendment tabled by Senator Dawson, which says, "Section 27 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor-in-Council."

Are senators ready for the question?

The Clerk: Senator Bacon?

Senator Bacon: I oppose.

Senator Adams: Yes.

Senator Cochrane: Against.

Senator Dawson: For.

Senator Eyton: Against.

Senator Merchant: For.

Senator Munson: For.

Senator Phalen: For.

Senator Segal: Against.

Senator Tkachuk: Against.

Senator Zimmer: For.

The Clerk: "Yeas", 6; "nays", 5; abstentions, 0.

The Chairman: The amendment is adopted, on division.

Shall the title carry?

Some Hon. Senators: Carried.

Le sénateur Munson : Je n'ai qu'une parole. Si le sénateur Segal me le demande, je reviendrai sur la question, je l'examinerai, je la démêlerai et j'en parlerai. Je ne suis pas seul dans cette démarche. Je suis assuré, de notre côté, que nous examinerons tout le projet de loi. Nous l'appuyons, mais il n'y a pas eu de refoulement de mon amendement. Par conséquent, j'y reviendrai et j'examinerai l'article 95.3.

Le sénateur Segal : Je me fie à mon collègue plus expérimenté, mais si c'est au compte rendu de notre discussion et si mon collègue, le sénateur Munson, prend cet engagement de bonne foi, en ce qui concerne le déroulement de la troisième lecture, alors cela me convient et ce sera au compte rendu des débats de ce comité, au sujet de l'amendement de concordance pour assurer la cohésion avec l'amendement déjà adopté.

Ce que j'ai demandé au sénateur Munson, et qu'il a eu l'amabilité d'accepter, c'est qu'il se lève de son siège quand il proposera cet amendement de concordance et qu'il offre à la Chambre l'assurance du soutien de l'autre Chambre à l'égard du projet de loi tel que modifié, pour que la Chambre puisse l'adopter rapidement dès son retour, avec cet amendement mineur.

Le sénateur Zimmer : Si le sénateur Munson est d'accord, en ma qualité de porte-parole du projet de loi, je suis prêt à prendre cette responsabilité si c'est ce qu'il souhaite.

Le sénateur Munson : Absolument.

Le sénateur Zimmer : En tant que porte-parole, j'assumerai donc cette responsabilité et j'offrirai cette garantie.

La présidente : L'article 64 est un amendement que propose le sénateur Dawson, selon lequel « l'article 27 entre en vigueur à la date fixée par décret ».

Est-ce que les sénateurs sont prêts à répondre à la question?

Le greffier : Sénateur Bacon?

Le sénateur Bacon : Je suis contre.

Le sénateur Adams : Oui.

Le sénateur Cochrane : Je suis contre.

Le sénateur Dawson : Je suis pour.

Le sénateur Eyton : Contre.

Le sénateur Merchant : Pour.

Le sénateur Munson : Pour.

Le sénateur Phalen : Pour.

Le sénateur Segal : Contre.

Le sénateur Tkachuk : Contre.

Le sénateur Zimmer : Je suis pour.

Le greffier : Cela fait six voix « pour »; 5 « contre »; et aucune abstention.

La présidente : L'amendement est donc adopté avec dissidence.

Est-ce que le titre est adopté?

Des voix : Adopté.

The Chairman: Is it agreed that this bill be adopted, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Senator Tkachuk: We will deal with the observations.

The Chairman: You have copies of observations. Any comments, honourable senators?

Senator Segal: They accurately reflect many concerns addressed by companies and industry groups that appeared before the committee. We hope they will act as constructive advice to the drafters of the regulations and the officials who will work on the content. Therefore I support them.

Senator Munson: In terms of procedure, the first time I saw this draft was an hour ago.

The Chairman: It is the first time other members have seen it also.

Senator Munson: As a member of the steering committee, this is the first time I have seen this draft. Is that the appropriate procedure?

I am curious.

The last paragraph says, "While your committee" —

The Chairman: Senator Munson, you were not in Montreal. We were in Montreal. We worked until the last minute on the observations.

Senator Munson: I understand that. I am a member of three committees.

The Chairman: I hope you understand that too.

Senator Munson: I understand it well. I was also at a funeral for my best friend on Monday, so I am sorry I missed your committee. At the same time, I am a member of three committees and I do pay attention. The last paragraph says, "While your committee passes this bill without amendment."

The Chairman: We will correct that.

Senator Munson: What is the process about here? This is what I am doing. I am saying clearly that I agree with the whole part of this draft except for that word. It is on the record.

The Chairman: We will change the first paragraph to, "with amendments."

Senator Munson: Thank you.

Senator Eyton: Should the second-last paragraph not be changed as well?

La présidente : Est-il entendu que le projet de loi est adopté tel que modifié?

Des voix : D'accord.

La présidente : Est-ce que le comité souhaite discuter de l'annexion des observations au rapport?

Le sénateur Tkachuk : Nous allons parler des observations.

La présidente : Vous en avez des copies. Avez-vous des commentaires, honorables sénateurs?

Le sénateur Segal : Ils reflètent avec justesse bien des préoccupations qu'ont exprimées des compagnies et des groupes de l'industrie qui ont comparu devant le comité. Nous espérons que les rédacteurs du Règlement y verront des conseils constructifs, ainsi que les fonctionnaires qui travailleront sur le contenu. Par conséquent, j'appuie les observations.

Le sénateur Munson : En ce qui concerne la procédure, je n'ai vu cette ébauche pour la première fois qu'il y a à peine une heure.

La présidente : Il en a été de même pour d'autres membres du comité aussi.

Le sénateur Munson : En tant que membre du comité directeur, c'est la première fois que je vois cette ébauche. Est-ce que c'est la bonne procédure?

Je suis curieux.

Le dernier paragraphe dit « Tandis que votre comité »...

La présidente : Sénateur Munson, vous n'étiez pas à Montréal. Nous y étions. Nous avons travaillé jusqu'à la dernière minute sur ces observations.

Le sénateur Munson : Je peux le comprendre, je siège à trois comités.

La présidente : J'espère que vous pouvez aussi comprendre cela.

Le sénateur Munson : Je le comprends bien. J'étais aussi aux funérailles de mon meilleur ami, lundi, alors je suis désolé d'avoir manqué votre réunion. Quoi qu'il en soit, je suis membre des trois comités et je suis attentif. Au dernier paragraphe, je lis « Tout en adoptant le projet de loi sans proposition d'amendement, le comité... »

La présidente : Nous allons corriger cela.

Le sénateur Munson : Quelle est la procédure à suivre, ici? C'est ce que je fais. Je dis clairement que je suis d'accord avec l'intégralité de cette ébauche, à l'exception de cette phrase. C'est au compte rendu.

La présidente : Nous allons changer le premier paragraphe en mettant « avec amendements ».

Le sénateur Munson : Je vous remercie.

Le sénateur Eyton : Est-ce qu'il ne faudrait pas aussi modifier l'avant-dernier paragraphe?

The Chairman: We will correct the paragraph. If you agree, the steering committee will work on amending this last paragraphs, starting with, "Finally, the House of Commons. . ."

Senator Dawson: I can accept snafus; section 95.3 is one of them. We live with those once in a while.

[Translation]

Not having a French copy, Madam Chairman —

The Chairman: We have just finished the English copy.

Senator Dawson: I understand completely, but if you will allow me, since you scolded me a little, I would like to do the same. First, I am as astonished as my colleague to see that a conclusion has been reached before the meeting is over. I understand that everyone thought that we were going to approve the bill with no discussion, and that we were not going to make an effort to do our work. I am insulted for the additional reason that it was assumed that we were going to pass a bill in this way. I am being put in a position where I must handle it in English in the hope that the French version will arrive shortly.

If we have the time to go and write a French version, Madam Chairman, I am prepared to wait five minutes so that we can write 95.3 in the way this lady wants to write it, and everyone will be happy!

The Chairman: The amendments were submitted this evening. I was not aware that there were amendments.

Senator Dawson: And I was not aware that there was a report saying that the bill passed.

[Translation]

The Chairman: It is normal —

Senator Dawson: If you have the time to translate it —

The Chairman: Can you listen to me? It is normal to make observations when we have observations on a bill. We have made them frequently. However, I was not aware that amendments were going to be submitted, as you did this evening.

Senator Dawson: I submitted them to the clerk of the committee. I thought that was the way things were done.

The Chairman: But you do not do that on the spot. You at least have to advise the Chairman.

[English]

Senator Dawson: I sent them to the clerk today.

Senator Tkachuk: His amendment or yours?

Senator Dawson: I sent them to the clerk today. I did not send them before.

La présidente : Nous allons corriger le paragraphe. Si vous êtes d'accord, le comité directeur veillera à modifier ces derniers paragraphes, qui commencent avec « Enfin, le Comité permanent des transports [...] »

Senator Dawson : Je peux comprendre la confusion; l'article 95.3 en est un exemple. Nous devons composer avec ce genre de choses de temps à autre.

[Français]

Ne pas avoir de copie française, madame la présidente ...

La présidente : Nous venons de terminer la copie anglaise.

Le sénateur Dawson : Je comprends très bien, mais si vous me permettez, puisque vous nous avez un peu fait des reproches, on peut se permettre d'en faire nous aussi. Premièrement, j'ai le même étonnement que mon collègue de voir qu'on a déjà la conclusion avant d'avoir levé la séance. Je comprends que tout le monde pensait qu'on allait approuver le projet de loi sans discussion et qu'on n'allait pas faire l'effort de faire notre travail. Je suis doublement insulté qu'on ait tenu pour acquis qu'on allait passer un projet de loi ainsi. On me met dans une situation où je dois tenir pour acquis de le vivre en anglais parce que j'ai confiance que la copie française va arriver incessamment.

Si on a le temps d'aller écrire une copie française, madame la présidente, je suis prêt à attendre cinq minutes pour qu'on écrive 95.3 de la façon que madame veut l'écrire, et tout le monde va être content!

La présidente : Les amendements ont été présentés ce soir. Je n'étais pas au courant qu'il y avait des amendements.

Le sénateur Dawson : Et moi, je n'étais pas au courant qu'on avait un rapport qui disait que le projet de loi passait.

[Français]

La présidente : C'est normal...

Le sénateur Dawson : Si vous avez le temps de le traduire...

La présidente : Est-ce que vous pouvez m'écouter? C'est normal de faire des observations lorsqu'on a des observations à faire pour un projet de loi. On en a fait souvent. Cependant, je n'étais pas au courant que des amendements allaient être déposés, comme vous l'avez fait ce soir.

Le sénateur Dawson : Je les avais déposés auprès du greffier du comité. Je pensais que c'était la façon de le faire.

La présidente : On ne fait quand même pas cela sur place. Il faut au moins avertir la présidente.

[Traduction]

Senator Dawson : Je les ai envoyés aujourd'hui au greffier.

Le sénateur Tkachuk : Son amendement ou le vôtre?

Senator Dawson : Je les ai envoyés au greffier aujourd'hui. Pas avant.

[Translation]

I want this to be clear. If we have the time to get administrative services so that we can write a report during the evening, we should have the time to draft the amendment recommended to us by the Department of Transport.

The Chairman: The clerk tells me that we will not have it before tomorrow morning. It is not done.

Senator Dawson: I will go with the will of the group. It is not a language problem on my part.

[English]

I can live with the observations. Senator Eyton is making a proposal for an amendment. Senator Munson made one. I can live with them. I must reiterate that it should not happen. Maybe the chairman is right. Maybe we should not table the amendments a few hours before the meeting. However, comments are made only in English.

[Translation]

This is in fact a regrettable trend that we are noticing, the fact that French is losing ground. More often than my fair share of times, in order to be understood by this august body, I tend to speak in English in order to make things easier. That way, we end up understanding each other more readily. However, I want it to be duly noted that I agree to the text; the comments are acceptable, but from now on, I feel that these texts should always be tabled in both official languages.

The Chairman: They always have been tabled in both official languages. We went to Montreal on Monday and Tuesday. We had to work very hard to come up with a draft today, and that is the reason why we did not have the time to complete the translation; it is not finished.

Senator Dawson: With respect, Madam Chairman, if this is the time to scold each other, I had the time to prepare my amendments in both languages.

The Chairman: They are little shorter than the observations, Senator Dawson.

[English]

The Chairman: Should we refer this to the steering committee for tomorrow morning and prepare for it?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed to report the bill, as amended, with observations, to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

[Français]

Je veux que ce soit clair. Si on a le temps d'obtenir des services administratifs pour écrire un rapport pendant la soirée, on devrait avoir le temps de rédiger l'amendement qui nous a été recommandé par le ministère des Transports.

La présidente : Le greffier me dit qu'on ne l'aura pas avant demain matin. Ce n'est pas fait.

Le sénateur Dawson : Je vais me rallier à la volonté du groupe. Ce n'est pas un problème linguistique de ma part.

[Traduction]

Je peux accepter les observations. Le sénateur Eyton fait une proposition d'amendement. Le sénateur Munson en a fait une. Je peux les accepter. Je dois réitérer que cela ne devrait pas arriver ainsi. Peut-être la présidente a-t-elle raison. Peut-être ne devrions-nous pas déposer les modifications quelques heures avant la réunion. Cependant, des commentaires ne sont faits qu'en anglais.

[Français]

En fait, il y a une tendance lourde qui est en train de se faire sentir, c'est-à-dire que le fait français perd du terrain. Plus souvent qu'à mon tour, afin d'être compris par cette auguste assemblée, j'ai tendance à parler en anglais pour faciliter les choses. Ainsi, on finit par se comprendre plus facilement. Cependant, je veux qu'il soit dûment noté que je me rallie au texte; ce sont des commentaires acceptables, mais dorénavant, je crois que ces textes devraient toujours être déposés dans les deux langues officielles.

La présidente : Ils ont toujours été déposés dans les deux langues officielles. Nous sommes allés à Montréal lundi et mardi. Nous avons dû travailler très fort pour arriver avec un texte aujourd'hui et c'est pour cette raison qu'on n'a pas eu le temps de faire toute la traduction; elle n'est pas terminée.

Le sénateur Dawson : Avec respect, madame la présidente, si on est pour se faire des reproches mutuellement, moi, j'ai eu le temps de préparer mes amendements dans les deux langues.

La présidente : Ils sont un peu moins longs que les observations, sénateur Dawson.

[Traduction]

La présidente : Devrions-nous renvoyer ceci au comité directeur pour demain matin, et nous y préparer?

Des voix : D'accord.

La présidente : Est-il entendu que nous présenter le projet de loi au Sénat, tel que modifié, avec ces observations?

Des voix : D'accord.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, May 30, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, tonight we continue our study on containerized freight traffic. We have as our witness Mr. John Vickerman, Founding Principal of TranSystems.

Welcome to our meeting, Mr. Vickerman. We are looking forward to hearing your presentation. I am sure senators will have questions to ask you thereafter. The floor is yours.

John Vickerman, Founding Principal, TranSystems: It is a pleasure for me to be with you tonight.

I have entitled my presentation "Global Container Trade and Transportation Trends," which looks at opportunities in that regard. I would like to entertain questions as we go forward. Please interrupt me, as we go through the presentation, if I use a term or phrase that is unfamiliar to you.

TranSystems employs about 1,200 people; we have 40 offices. It was formed 12 years ago by the merger of three companies. I was the CEO of the smallest of the three companies to merge. As our name portends, we focus on transportation systems cutting across modal boundaries for the benefit of the logistics system.

There are about 90 deep water North America general cargo ports, and I have been the author of 65 of the 90 strategic plans for those ports. We focus on the port arena. If we look at the top 15 ports in North America, the ports are ranked by size in 20-foot equivalent units, or TEUs. These are the top 15. Everything in yellow we have done the strategic plan for; I am still trying to get to Houston and to Hawaii. This also gives you a good representation of the competitive marketplace for the top 15, where half the entire volume is comprised of Los Angeles, Long Beach and New York.

Senator Eyton: You have named almost everyone, and the ones you have not yet done, you will do. You are talking strategy now with lots of different ports, many of whom are competitive. How do you manage all of that?

Mr. Vickerman: I sign a penalty confidentiality agreement. I disclose public information, but I do not disclose private sector issues. For example, the Ports of Los Angeles and Long Beach are next to one another. They did their 2020 plan, and I had to sign an agreement with both to keep things confidential. When you do

OTTAWA, le mercredi 30 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 afin d'étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, nous poursuivons ce soir notre étude sur le trafic du fret conteneurisé. Nous accueillons M. John Vickerman, directeur-fondateur de TranSystems.

Bienvenu à notre comité, monsieur Vickerman. Nous avons hâte d'entendre votre exposé. Je suis certaine que les sénateurs auront des questions à vous poser par la suite. La parole est à vous.

John Vickerman, directeur-fondateur, TranSystems : C'est un plaisir pour moi d'être avec vous ce soir.

J'ai intitulé mon exposé « Tendances mondiales du marché et du transport de conteneurs », qui présente les perspectives dans ce domaine. J'aimerais répondre à vos questions au fur et à mesure. Je vous prie de m'interrompre au cours de mon exposé si j'utilise une expression ou un terme qui ne vous est pas familier.

TranSystems emploie environ 1 200 personnes et compte 40 bureaux. Elle a été formée il y a 12 ans et est née de la fusion de trois entreprises. J'étais président-directeur général de la plus petite d'entre elles. Comme son nom l'indique, elle s'occupe d'aplanir les obstacles de nature modale des systèmes de transport afin de faciliter la logistique.

On compte en Amérique du Nord environ 90 ports en eau profonde servant au transport de marchandises diverses; j'ai été l'auteur de 65 des 90 plans stratégiques qui ont été dressés pour ces installations. C'est là où nous concentrons nos activités. Les ports sont classés en fonction de leurs dimensions, exprimées en équivalent vingt pieds ou EVP. Voici les 15 plus grands ports d'Amérique du Nord. Nous avons dressé les plans stratégiques pour tous ceux qui sont en jaune; j'essaie encore d'avoir Houston et Hawaï. Cette diapositive vous donne aussi une bonne idée du marché concurrentiel dans lequel se trouvent les 15 ports les plus importants, dont Los Angeles, Long Beach et New York comptent pour la moitié du volume.

Le sénateur Eyton : Vous vous êtes occupé de presque tous les ports, et ce n'est qu'une question de temps pour les autres. Vous parlez de stratégies maintenant pour différents ports, dont un bon nombre sont en concurrence. Comment gérez-vous tout cela?

M. Vickerman : Je signe une entente de confidentialité assortie de pénalités. Je peux divulguer des renseignements publics, mais pas de données du secteur privé. Par exemple, les ports de Los Angeles et de Long Beach se trouvent à proximité l'un de l'autre. Ils ont dressé leur plan de 2020, et j'ai dû signer une entente de

an entire analysis and there are only two parts, and each member knows their part, you automatically know the other. However, they were still very concerned. I sign confidentiality agreements and I do not disclose individual port strategies.

Senator Eyton: Would there then be an annual report containing 20 recommendations, 15 of which would be common to everyone and five would address unique needs?

Mr. Vickerman: No. In fact, the ports are very different. There are landlord ports and operating ports. Their geometries and particular issues are different. Container ports are very different than break-bulk ports and neo-bulk ports. Each has a unique complexity, although some would have similar recommendations in that regard.

Senator Eyton: Thank you.

Mr. Vickerman: Tonight, I want to cover the external industry pressures from my perspective. What is driving the market and what are the North American responses to that marketplace? We will talk a bit about international cargo demands, where the cargo is coming from and where it is being driven to, and the horizons for that.

We will talk about the Asian import challenge. I call it a tsunami. The tsunami is at our feet today. It is a huge challenge for North America, and I will describe that for you.

We will then look at North American forecast volumes. We will drill down a bit and take a look to ensure that we understand those volumes. We will then look at Canada and, in particular, your transcontinental land bridge. A "land bridge" for me is any conveyance system, truck or rail, that moves freight from one ocean to another across the continent.

We will then talk about new vessels. I will show you the latest pictures, only a month old, of a very large vessel. There are now four of them, two of which are the *Ebba Maersk* and the *Emma Maersk*.

We will talk about emerging new corridors that connect Canada, the U.S. and Mexico. Where are the corridors? What are they doing? How are they connecting?

Finally, I will give you an example of a technology that is based on information and alignment of vessel data to train and truck data that, when used properly, can double the capacity of a port without building anything or adding new equipment or labour. It is one of the technologies, I believe, that will be in the future.

Without further ado, let us look at external industry pressures.

This is a hurricane. I am an architect and an engineer, so I like the engineering aspects of this photograph. This is a much defined wall of high pressure. I use this photograph to ask the question:

confidentialité avec les deux. Lorsque vous faites une analyse complète et qu'il n'y a que deux parties, et que chaque membre connaît sa partie, vous connaissez automatiquement l'autre. Toutefois, il y avait quand même de grandes inquiétudes. Je signe des ententes de confidentialité et je ne divulgue aucune stratégie portuaire.

Le sénateur Eyton : Y aurait-il alors un rapport annuel contenant 20 recommandations, dont 15 seraient les mêmes pour tout le monde tandis que les cinq autres viseraient des besoins particuliers?

M. Vickerman : Non. En fait, les ports sont très différents. Il y a des propriétaires bailleurs et il y a des exploitants. Les ports à conteneurs sont très différents des ports à marchandises diverses et des ports à néo-vrac. Chacun a une complexité qui lui est particulière, quoique les mêmes recommandations pourraient s'appliquer à certains d'entre eux à cet égard.

Le sénateur Eyton : Merci.

M. Vickerman : Ce soir, j'aimerais parler des pressions extérieures exercées sur l'industrie. Qu'est-ce qui anime le marché et quelles sont les réponses nord-américaines? Nous parlerons de la demande internationale en fret, d'où vient le fret et où il est amené, et les perspectives à cet égard.

Nous parlerons du défi de l'importation asiatique, ce que j'appelle un tsunami. Le tsunami est à nos portes aujourd'hui. C'est un énorme défi pour l'Amérique du Nord et je vais vous en brosser un tableau.

Nous parlerons ensuite des volumes prévus en Amérique du Nord. Nous approfondirons un peu le sujet pour bien comprendre ce qu'il en est. Nous regarderons ensuite la situation au Canada et, en particulier, votre pont terrestre transcontinental. Il s'agit pour moi d'un système qui permet de transporter, par camion ou par train, des marchandises d'un océan à l'autre et de traverser ainsi le continent.

Nous parlerons ensuite des nouveaux navires. Je vous montrerai les dernières images, prises il y a seulement un mois, d'un très gros navire. Il y en a maintenant quatre, dont le *Ebba Maersk* et le *Emma Maersk*.

Nous parlerons des nouveaux corridors qui relient le Canada, les États-Unis et le Mexique. Où sont-ils? Que font-ils? Comment sont-ils reliés?

Enfin, je vais vous donner un exemple d'une technologie fondée sur l'information et sur l'alignement des données des navires à celle des trains et des camions qui, lorsqu'on l'utilise correctement, peut doubler la capacité d'un port sans qu'il soit nécessaire de construire de nouvelles installations ou d'ajouter de nouveaux équipements ou de la main-d'œuvre. À mon avis, c'est l'une des technologies de l'avenir.

Sans plus tarder, penchons-nous sur les pressions extérieures exercées sur l'industrie.

Voici un ouragan. Comme je suis architecte et ingénieur, j'aime bien les aspects techniques de cette photographie. Voici une paroi bien définie de haute pression. J'utilise cette photographie

Are we headed in the right direction? Maybe we should not be going where that is. What are we doing? On the horizon, there are real challenges for us, such as cargo demands and capacity constraints. If you take the very best terminal in North America and compare to the very best terminal internationally, we fail by a factor of more than five-to-one; yet, there is no silver bullet that they have that we do not. Why is that?

We have productivity and security concerns. The new president of the port commission in Los Angeles has said that we are killing 3,000 people a year through unregulated diesel emissions, PM10 and below, and nitrous oxide diesel emissions through unregulated vessel calls.

There are a lot of challenges. By the way, under the environmental area, both the Ports of Los Angeles and Long Beach have now been tied up for about three and a half years without going forward on 40 of their major projects because of the new environmental concerns and regulations that each of those parts are dealing with. I believe that some of those new regulations will be seen throughout North America shortly.

If I were a practising architect in 1950 and used the technology of the day on ships — and this slide depicts shipboard gear — and I tried to design a facility that is 40 or 50 years out into the future and to ensure that it was not obsolescent but I used this technology, I would be wrong. Here is the technology today.

If I am an architect circa 2007, my clients want me to design something that is durable and sustainable out 40 or 50 years. If I deal with this technology, maybe I am wrong again.

I am a retired navy captain. I served for 38 years in the Naval Reserve. I do not know what that is. All I do know is that it is very different.

This slide is an artist's conception of the Fast Frigate for the U.S. navy. The point is this: What we know today will be surely different tomorrow, so how do we imbue flexibility? How do we plan for the future? We will talk about some of those things today.

To be competitive today, a port must reduce cost, increase the velocity of the cargo speed through the port, and they have to do it securely and as an environmental steward. The port director does not typically say, "Come to my port. I am slower, not as dependable and I cost more." That is clearly not the case.

Today, in a gateway port, the port director has to deal with more than just the port — for example, shipping agents, non-vessel operating common carriers, tug masters and third party logistics providers, or 3POs; we actually now have 4POs. If you are not dealing with all of these people for the conveyance of a seamless system, you have not touched on all the points that need to be touched on to make change in the system.

pour poser la question suivante : prend-on la bonne direction? Peut-être qu'on ne devrait pas aller par là. Que fait-on? Il y a de véritables défis pour nous à l'horizon, comme la demande en fret et les contraintes de capacité. Si vous prenez le meilleur terminal en Amérique du Nord et vous le comparez au meilleur terminal dans le monde, nous échouons dans une proportion de plus de cinq pour un; pourtant, les pays étrangers n'ont pas plus de baguette magique que nous. Pourquoi est-ce ainsi?

Nous avons des préoccupations au chapitre de la productivité et de la sécurité. Le nouveau président de la commission portuaire de Los Angeles a affirmé que nous tuons 3 000 personnes par année avec des émissions de diesel non réglementées, des particules infiniment petites et des émissions d'oxyde nitreux produites par les passages de navires non réglementés.

Les défis sont nombreux. Soit dit en passant, dans le domaine de l'environnement, les ports de Los Angeles et de Long Beach se sont vus imposer un moratoire de trois ans et demi sur une quarantaine de leurs grands projets en raison des nouvelles préoccupations et réglementation en matière d'environnement avec lesquelles ils doivent composer. Je crois que quelques-uns de ces nouveaux règlements se répandront bientôt partout en Amérique du Nord.

Si j'étais un architecte en 1950, que j'utilisais la technologie du jour sur les navires — et on voit ici une pièce d'équipement — et que j'essayais de concevoir une installation qui ne serait pas désuète dans 40 ou 50 ans, mais que j'utilisais cette technologie, je ferais une erreur. Voici la technologie d'aujourd'hui.

Si je suis un architecte en 2007, mes clients veulent que je conçoive quelque chose qui durera 40 ou 50 ans. Si j'utilise cette technologie, je fais peut-être encore une erreur.

Je suis un capitaine de navire à la retraite. J'ai servi pendant 38 ans dans la réserve navale. Je ne sais pas ce que c'est. Tout ce que je sais, c'est que c'est très différent.

Cette diapositive montre un schéma de l'escorteuse-frégate de la marine américaine. Ce qu'il faut retenir est ceci : les connaissances que nous avons aujourd'hui seront sûrement différentes demain, alors comment pouvons-nous nous ménager une marge de manoeuvre? Comment planifions-nous pour l'avenir? Nous allons parler de ces choses aujourd'hui.

Pour être compétitif aujourd'hui, un port doit réduire les coûts, augmenter la vitesse de passage des marchandises et ce, de manière sécuritaire et dans le respect de l'environnement. En général, un directeur de port ne dira pas : « Venez accoster ici. Les opérations sont plus lentes, moins fiables, et les coûts sont plus élevés. » Il ne dira certainement pas cela.

Aujourd'hui, le directeur d'un port de transbordement ne s'occupe pas seulement du port, mais doit transiger, par exemple, avec les agents maritimes, les transporteurs non maritimes, les propriétaires de remorqueurs et les fournisseurs de logistique de tierce partie, ou les 3PL; en fait, il existe maintenant des 4PL. Si vous ne traitez pas avec toutes ces personnes pour assurer un système sans faille, vous ne touchez pas à tous les aspects que vous devez toucher pour changer le système.

Let us look globally at containers. The blue bars on this graph represent what we call slots. A slot is a container on a ship. As we build more ships, the slots increase over time. The yellow bars represent the slots controlled by the top 20 carriers. The red bars represent the slots controlled by the four global alliances. Marine carriers like Maersk or Evergreen or Hapag-Lloyd are not big enough globally in their distribution, so they align in consortia and alliances.

Senator Eyton: The blue bars include the yellow and the red, do they?

Mr. Vickerman: Yes, they represent the total number of slots.

Senator Eyton: There are a few slots left over, are there?

Mr. Vickerman: Yes, which are not controlled by the top 20 carriers or providers.

This graph is telling us that, over time, more and more of the total percentage of cargo is controlled by fewer and fewer companies and that the alliances, which are very powerful organizations not controllable around the globe by antitrust, are more and more powerful and in control.

This is the Port of Los Angeles. In the background is Pier 400; in the foreground is Pier 300. Today in North America, we have a paradox. It is the best of times in the sense that cargo demand is way up. It is also the worst of times. I do not have any resources and fewer and fewer capabilities to execute on the larger cargo demands. It is a real problem.

By the way, this is a photograph of opening day at the gate at Pier 300. At current productivity levels, by 2020 we can guarantee that our ports will be severely congested. I will bet my retirement on it, and that is dear to me right now at this point in time.

We use the excuse that it is congestion. The U.S. Secretary of Transportation has a big focus on congestion. I sit on her freight advisory round table. Fourteen of us advise her on that process. We do not really have a system. We say we have a system, but what we have is an aggregation or an amalgamation of public and private interest and they do not talk to one another. The ports do not talk to the truckers, the truckers do not talk to the 3POs, the railroads will not talk to one another and other people, and it just goes on and on. We have no true collaboration or communication.

Senator Tkachuk: Is this true of both countries?

Mr. Vickerman: Yes. This is North America.

I will compliment Canada. I have had the pleasure of meeting several of your federal ministers and provincial premiers. You are a lot more systemically oriented than the U.S. I sit on the secretary's round table, and it is so stochastic down there that we do not think in terms of systems planning. Sometimes I have

Regardons les conteneurs dans leur ensemble. Les colonnes bleues sur ce graphique représentent des espaces. Chaque espace est un conteneur sur un navire. Les espaces augmentent à mesure que nous construisons des navires. Les colonnes jaunes représentent les espaces contrôlés par les 20 plus grands transporteurs. Les colonnes rouges représentent les espaces contrôlés par les quatre alliances mondiales. Les transporteurs maritimes comme Maersk, Evergreen ou Hapag-Lloyd ne sont pas assez gros sur la scène mondiale, au chapitre de la distribution, alors ils forment des consortiums et des alliances.

Le sénateur Eyton : Les colonnes bleues incluent les colonnes jaunes et rouges, n'est-ce pas?

M. Vickerman : Oui, elles représentent le nombre total d'espaces.

Le sénateur Eyton : Il reste quelques espaces, n'est-ce pas?

M. Vickerman : Oui, ce sont les espaces qui ne sont pas contrôlés par les 20 plus grands transporteurs ou fournisseurs.

Ce graphique nous dit qu'au fil du temps, un pourcentage de plus en plus grand du fret est contrôlé par de moins en moins d'entreprises et que les alliances, formées par des organisations très puissantes qui échappent à la réglementation antitrust dans le monde, sont de plus en plus puissantes et prennent le contrôle.

Voici le port de Los Angeles. En arrière-plan se trouve le quai 400; en avant-plan il y a le quai 300. Nous vivons un paradoxe aujourd'hui en Amérique du Nord. Les temps n'ont jamais été aussi bons, en ce sens que la demande en fret est à la hausse. En même temps, c'est la catastrophe. Je n'ai pas de ressources et j'ai de moins en moins de capacité pour répondre à cette demande. C'est un véritable problème.

Soit dit en passant, cette photographie a été prise le jour de l'ouverture du quai 300. Aux niveaux de productivité actuels, nous pouvons garantir qu'en 2020, nos ports seront gravement congestionnés. Je gagerais mon fonds de pension là-dessus, et il me tient à cœur à l'âge que j'ai.

Nous utilisons l'excuse de la congestion. La secrétaire américaine des Transports se préoccupe beaucoup de la congestion. Je fais partie de sa table ronde consultative sur le fret. Nous sommes 14 à la conseiller. Nous n'avons pas vraiment de système. Nous disons que nous en avons un, mais c'est plutôt un amalgame d'intérêts publics et privés dans lequel personne ne se parle. Les autorités portuaires ne parlent pas aux camionneurs, les camionneurs ne parlent pas aux 3PL, les compagnies de chemin de fer ne se parlent pas entre elles ni à d'autres, et ainsi de suite. Il n'existe pas de véritable collaboration ou communication.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce vrai dans les deux pays?

M. Vickerman : Oui. Nous parlons de l'Amérique du Nord.

Je dois féliciter le Canada. J'ai eu le plaisir de rencontrer plusieurs des ministres fédéraux et premiers ministres provinciaux. Votre approche est beaucoup plus systémique que celle des États-Unis. Je fais partie de la table ronde dont je vous ai parlé, et son approche est tellement stochastique que nous ne pensons pas à la

made the comment that I would like 10 per cent communism right now. I would like to fix some of those choke points with the resources that are available. However, that is not the way it is.

In the U.S., one governor does not go to another and say, "Why do you not have my jobs?" They typically are very parochial and carnivorous. They like to steal cargo from their brethren. I know because I have dealt with most of them in that process.

Senator Zimmer: Senator Tkachuk asked if they communicate with each other in their own country. The other question is, do they communicate between countries also?

Mr. Vickerman: Yes. In my opinion, the boundary between Canada and the U.S., from a freight transport standpoint, should be obliterated. Quite frankly, we are a continent. We are trading as a NAFTA partner. What is good for Canada is good for the U.S. and Mexico, and I will show you some examples.

At the beginning of this week, I was at an announcement in Nova Scotia at a new port at the other end of the CN system. Prince Rupert is at the west end; this is at the east end. There is technology and security. Instead of stopping CN trains at the border, if we use the same technology and improve it and put it out at the port, we can convince U.S. customs and border patrol to release that monitoring at the border. We could then pass trains through the border at 50 miles an hour by monitoring at the remote port. That is good for the U.S. and for Canada, as an example of a technology that would apply to both.

Since 9/11, the World Bank has reaffirmed that every 10 years the world output increases U.S. \$10 trillion. The world population is increasing. The production, manufacturing and output of the world is increasing. Trading partners are increasing and barriers to trade are coming down. Every 10 years we will have another \$10 trillion output.

Let us look at the relationship between the world economy — and on this slide the blue bars represents the world GDP output in compound annual growth — compared to the growth of containers worldwide. You can see that containers are growing at about twice the rate of the world GDP, about 6 per cent.

Today, there are about 85 million containers. By the year 2024, we will have 243 million containers and growing. This slide uses the Fortune 500 data of Global Insight. They bought Wharton Econometric Forecasting, who won the Nobel Peace Prize for Economics. It is a dependable database that tells us that the slope of that line is up.

The next slide represents the container growth plotted in the entire globe. North America is in green and is growing at a lower rate than the entire world. Even at that, in the last five years, we have been growing at about 7 per cent and have

planification des systèmes. Je dis parfois que j'aimerais bien un brin de communisme à l'heure actuelle. J'aimerais pouvoir débloquent certains goulots d'étranglement avec les ressources disponibles. Toutefois, les choses ne fonctionnent pas ainsi.

Aux États-Unis, un gouverneur ne va pas dire à un autre « Pourquoi vous n'avez pas mes emplois? » En général, ils ont un esprit de clocher et sont voraces. Ils aiment voler le fret de leurs camarades. Je le sais parce que j'ai traité avec la plupart d'entre eux.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Tkachuk a demandé s'ils communiquent entre eux à l'intérieur du pays. J'aimerais demander ceci : La communication existe-t-elle entre pays également?

M. Vickerman : Oui. À mon avis, la frontière entre le Canada et les États-Unis devrait être abolie pour ce qui est du transport de marchandises. Nous sommes un continent. Nous sommes des partenaires commerciaux dans le cadre de l'ALENA. Ce qui est bon pour le Canada l'est aussi pour les États-Unis et le Mexique, et je vais vous donner des exemples.

Au début de la semaine, j'assistais à une annonce faite à l'emplacement d'un nouveau port de la Nouvelle-Écosse, à l'autre extrémité du réseau du CN. Prince Rupert se trouve à l'extrémité ouest, et celui-ci est à l'extrémité est. Il y a la technologie et la sécurité. Au lieu d'arrêter les trains du CN à la frontière, si on utilise la même technologie, qu'on l'améliore et qu'on l'applique au port, on peut convaincre les agents de patrouille frontalière et les douaniers américains de relâcher cette surveillance à la frontière. On pourrait alors faire traverser les trains à 50 milles à l'heure en assurant une surveillance au port éloigné. Voilà un exemple de technologie qui pourrait s'appliquer tant aux États-Unis qu'au Canada et qui serait profitable aux deux pays.

Depuis le 11 septembre, la Banque mondiale a réaffirmé que la production mondiale augmente de 10 billions de dollars américains tous les 10 ans. La population mondiale augmente. La production et la fabrication aussi. Les partenaires commerciaux augmentent et les obstacles au commerce disparaissent. Tous les 10 ans, la production augmentera de 10 billions de dollars.

Regardons le lien entre l'économie mondiale — et sur cette diapositive, les colonnes bleues représentent le taux de croissance annuel composé du PIB mondial — et la croissance des conteneurs dans le monde. Vous pouvez voir que les conteneurs augmentent environ deux fois plus rapidement que le PIB mondial, d'environ 6 p. 100.

Aujourd'hui, il y a environ 85 millions de conteneurs. D'ici 2024, nous en aurons 243 millions et ce chiffre ira en augmentant. Cette diapositive utilise les données de Fortune 500 de Global Insight. L'entreprise a fait l'acquisition de Wharton Econometric Forecasting, lauréat du prix Nobel d'économie. Il s'agit d'une source de données fiable qui nous dit que cette courbe est à la hausse.

La prochaine diapositive montre la croissance des conteneurs dans le monde. L'Amérique du Nord est représentée en vert et enregistre un taux de croissance inférieur au reste du monde. Malgré cela, au cours des cinq dernières années, nous avons

about 48 million boxes — 20-foot TEUs — coming through North America. By 2015, that number will rise to 72 million boxes.

The next graph is the one that I am most concerned about. This is a graph of world country GDP arrayed across a planning horizon to 2050. When you see the U.S.A., you need to see NAFTA. The U.S.A. figure includes Canada and Mexico. If we look at this, the projection is that NAFTA and its trading partners will decline from the dominant economic engine in the world to number two in the year 2040. Some economists believe it is 2030, but the U.S., Canada and Mexico will decline as economic engines in the world.

Who is ascending? China is number one; India is number three; and, after a brief respite, Brazil. The GDP of all other countries declines.

Senator Eyton: Where is Russia?

Mr. Vickerman: Japan, Germany, the U.K., France and Italy are down; Russia is going up and then down. It has some stochastic characteristics, but Russia will, in fact, be a performer.

Where is this coming from? Why are China and India growing so much?

This next graph outlines product sourcing — that is, manufacturing — since 1980. The red bars represent Asian manufacturing, sourcing in Asia. The trend to outsource to Asia has been with us for decades. It is not new and will continue.

Today, more than 60 per cent of all North American container trade is with Asia. Europe is steady, at about 19 per cent. You will have to look at China and North Asia to get the whole perspective. In the last five years alone, the growth of containers from China has grown at 12 per cent compounded annually; 95 per cent of all that growth came from China. It surprised the U.S. that, for the first time in history, since World War II, China, minus Hong Kong, became Japan's largest trading partner. It used to be the U.S., but no longer.

I have a contract with the Chinese central government to design a new port south of Shanghai. When I came back from my last trip, I brought some facts with me. Let me share them with you. This picture is a layout of China geographically superimposed over North America. I want you to look at the faces of these children. The number of Chinese children in elementary school is greater than the U.S. population, every man, woman and child. They are mandated to speak in English and in Mandarin.

accusé une hausse d'environ 7 p. 100, et environ 48 millions de conteneurs — des équivalents vingt pieds — sont expédiés à partir de l'Amérique du Nord. D'ici 2015, ce chiffre atteindra les 72 millions.

Le prochain graphique est celui qui me préoccupe le plus. On y présente le PIB de divers pays du monde sur un horizon de planification allant jusqu'à 2050. Quand vous voyez les États-Unis, vous devez comprendre qu'il s'agit de l'ALENA. Les données des États-Unis comprennent le Canada et le Mexique. Ce tableau montre que l'ALENA et ses partenaires commerciaux perdront leur titre de principal moteur économique du monde pour occuper le deuxième rang en 2040. Certains économistes croient que ce sera en 2030, mais les États-Unis, le Canada et le Mexique perdront leur importance économique dans le monde.

Qui donc progresse? La Chine arrive au premier rang; l'Inde est au troisième et, après un bref relâchement, on trouve le Brésil. Le PIB de tous les autres pays régresse.

Le sénateur Eyton : Où est la Russie?

M. Vickerman : Le Japon, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France et l'Italie sont à la baisse; la Russie augmente, puis diminue. Il y a quelques caractéristiques stochastiques, mais la Russie aura en fait une bonne performance.

D'où vient ceci? Pourquoi la Chine et l'Inde connaissent-elles une telle croissance?

Le prochain graphique montre la source des produits — la fabrication — depuis 1980. Les colonnes rouges représentent la fabrication asiatique, la localisation des sources d'approvisionnement en Asie. La tendance de l'impartition en Asie existe depuis des décennies. Ce n'est pas nouveau et cette tendance va se poursuivre.

Aujourd'hui, plus de 60 p. 100 du marché des conteneurs en Amérique du Nord se fait avec l'Asie. L'Europe est stable, à environ 19 p. 100. Vous devez regarder la Chine et le nord de l'Asie pour avoir une vue d'ensemble. Au cours des cinq dernières années seulement, la croissance des conteneurs provenant de la Chine a atteint un taux annuel composé de 12 p. 100; 95 p. 100 de cette croissance provient de la Chine. Les États-Unis ont été surpris d'apprendre que pour la première fois dans l'histoire depuis la Deuxième Guerre mondiale, la Chine, moins Hong Kong, est devenue le principal partenaire commercial du Japon. Ce titre revenait aux États-Unis, mais ce n'est plus le cas.

J'ai un contrat avec le gouvernement central chinois pour la conception d'un nouveau port au sud de Shanghai. Lorsque j'ai suis revenu de mon dernier voyage, j'ai ramené quelques faits. Permettez-moi de vous en faire en part. Cette image montre le territoire de la Chine superposé sur celui de l'Amérique du Nord. Regardez le visage de ces enfants. Le nombre d'enfant chinois à l'école primaire est supérieur à l'ensemble de la population américaine, hommes, femmes et enfants. Ils doivent parler l'anglais et le mandarin.

I was talking to some of our kids down in Virginia, and I said, "Are you taught Mandarin? They said, "We do not like oranges." There is something going on. That is the new upward, mobile society. That is why China is growing like it is.

Senator Merchant: Do boys outnumber girls four to one?

Mr. Vickerman: I do not know the number or the percentage, but in general, yes, because of birth control and the limit on family size.

Senator Merchant: Will that be significant in that culture?

Mr. Vickerman: I do not know. I do not think it will be hugely significant to consumption, but as they mature to become more affluent and become consumers, China will eventually consume the product that it is now pushing to the world.

Let us see what is going on in mainland China. This next slide shows the growth predominantly of Shanghai. That port is growing at 27 per cent compounded annually. I like to ask audiences how many of them would like their certificates of deposit to grow at 30 per cent a year. I would. However, they run out of space really fast.

Senator Zimmer: Is their infrastructure able to handle that growth?

Mr. Vickerman: No, and you are a good point man for this slide.

What are they doing about the infrastructure? Can they handle it? No, they cannot. They have looked out and here is the solution in Shanghai. The cloud right here is the old city of Shanghai. South of Shanghai, they looked 20 miles to sea and found some islands. They decided to cut off the top of each island and infill to create a new port. There were 54 berths in a single construction contract. The biggest we have had in North America is Maersk Sealand in Los Angeles, seven berths.

In three years, they built a 20-mile bridge with full environmental documentation, full permitting, full construction and full design. Again, it was completed in three years. I have walked the bridge. They are building a new city for the longshore labourers. When is the last time we built a city? Is the Delta port building a city? No. They are also building a new logistics park. I am under contract with ProLogis to design that new logistics park.

We know that the tsunami is coming at us. It is real; there is dramatic growth. What are we doing about it on the West Coast?

This next slide shows Mexico. There are three corridors being considered in Mexico. The Punta Colonet port will dredge a new port into the desert and build a new rail line across the desert to the Yuma Port Authority to avoid LA/Long Beach and its congestion. Guaymas goes to Tucson; Lazaro Cardenas goes

Je m'entretenais avec quelques jeunes Américains en Virginie et je leur ai demandé s'ils apprenaient le mandarin, ils m'ont répondu « Nous n'aimons pas les oranges ». Il y a quelque chose qui se passe. Voilà la nouvelle société ascendante et mobile. C'est pour cette raison que la Chine connaît cette croissance.

Le sénateur Merchant : Les garçons sont-ils quatre fois plus nombreux que les filles?

M. Vickerman : Je ne connais pas les chiffres ni les pourcentages, mais en général, oui, à cause du contrôle des naissances et des limites imposées sur la taille des familles.

Le sénateur Merchant : Cela aura-t-il un effet important sur cette culture?

M. Vickerman : Je ne sais pas. Je ne crois pas que l'effet sera énorme sur la consommation, mais à mesure qu'ils prendront de la maturité et deviendront plus riches et deviendront des consommateurs, les Chinois consommeront tôt ou tard les produits qu'ils vendent actuellement au reste du monde.

Regardons ce qui se passe en Chine. La prochaine diapositive montre la croissance de Shanghai. Ce port enregistre un taux de croissance annuel composé de 27 p. 100. J'aime demander à mes auditoires combien souhaiteraient que leur certificat de placement connaisse une croissance de 30 p. 100 par année. J'en serais ravi. Toutefois, les Chinois manquent d'espace très rapidement.

Le sénateur Zimmer : Leur infrastructure peut-elle supporter cette croissance?

M. Vickerman : Non, et on le voit justement ici.

Que font-ils à propos de l'infrastructure? Peuvent-ils supporter cette croissance? Non. Ils ont cherché et voici la solution à Shanghai. Le nuage ici est la vieille ville de Shanghai. Au sud, ils ont trouvé des îles à 20 milles au large. Ils ont décidé de niveler chaque île et de procéder à un remplissage pour créer un nouveau port. Il y avait 54 postes à quai dans un seul contrat de construction. En Amérique du Nord, le plus gros que nous avons eu est le Maersk Sealand, à Los Angeles, avec sept postes à quai.

En trois ans, ils ont construit un pont de 20 milles, en comptant toute la documentation relative à l'environnement, les permis, la construction et la conception. Le tout a été terminé en trois ans. J'ai marché sur le pont. Ils sont en train de construire une nouvelle ville pour les débardeurs. Quand avons-nous construit une ville la dernière fois? Le port de Delta construit-il une ville? Non. Ils construisent aussi un nouveau parc de logistique. J'ai signé un contrat avec ProLogis pour sa conception.

Nous savons que le tsunami s'en vient vers nous. C'est vrai; c'est une croissance gigantesque. Que faisons-nous pour parer le coup sur la côte ouest?

La prochaine diapositive montre le Mexique. Trois corridors sont envisagés au Mexique. Punta Colonet aménagera un nouveau port dans le désert et construira une nouvelle ligne ferroviaire à travers le désert jusqu'au port Yuma afin d'éviter Los Angeles et Long Beach et toute la congestion de cette région.

to Laredo. Remember this one because I will show you some graphs of it in a minute.

What is happening in the world? If we look back, we have what I call centroids of manufacturing. Historically, for the last three decades it was Japan and Korea. That centroid of manufacturing has moved west and is centred in Singapore and Hong Kong. Will the centroid of manufacturing move to India or split and go to China? Typically, all of this goes across the Pacific and then moves to the largest urban consumption zone in North America — New York and New Jersey. News flash: New York/New Jersey is not moving to Halifax and it is not moving to Baltimore or Virginia. It is staying right there. The shipper's mandate is: Get my manufactured goods to the consumption zone cheaply and quickly.

A couple of years ago, a shipping line said, "I will go backwards," and today the flow through the Red Sea, through the Suez Canal, past the strait to New York is larger than it has ever been in the history of the Suez Canal. The Suez Canal is unconstrained; it has no locks for a container ship. It is a big lake. If you run sprint service without stopping, you can get to New York one day faster than going across the Pacific and either through the Panama Canal or on to trains or trucks. I like to use that slide as a backdrop.

Can we handle the freight coming at us? The next slide shows us the U.S. containerized forecast. It is growing at 6 per cent to 7 per cent compounded annually. If I freeze the market share and we go out to 2020, I need three times the number of ports. I like to ask audiences: How many people believe we will have three times the number of ports in North America by the year 2020? I would love it.

Senator Tkachuk: That will not happen.

Mr. Vickerman: It is not going to happen. How about two times?

Senator Tkachuk: That will not happen.

Mr. Vickerman: How about no times? The California Coastal Commission has generally said, and I will paraphrase, "Thou shalt never consider nor even contemplate building a new port on the California coast, so help you God." It is not necessarily like that but that is pretty close. We have a problem. We will either have to be two or three times more productive or we get changed market share.

Here is the latest and greatest. We generated these numbers for the Secretary of Transportation. These are the top 10 North American ports. Vancouver comes in as the only Canadian port. Look at LA/Long Beach. This is the number of containers in the year 2020. This is the number of containers they are moving in 2004. At some point in time, there is a ceiling. We cannot push

Guaymus va à Tucson; Lazaro Cardenas va à Laredo. Gardez ceci en tête parce que je vais vous montrer quelques graphiques de cela dans une minute.

Que se passe-t-il dans le monde? Quand on regarde en arrière, nous avons ce que j'appelle des centroïdes de fabrication. Au cours des trois dernières décennies, c'était le Japon et la Corée. Ce centroïde de fabrication s'est déplacé à l'ouest et se trouve maintenant à Singapour et à Hong Kong. Le centroïde de fabrication va-t-il se déplacer vers l'Inde ou se diviser et se diriger vers la Chine? De façon générale, tous ces produits fabriqués traversent le Pacifique et se dirigent vers la grande zone de consommation urbaine en Amérique du Nord — New York et le New Jersey. Dernières nouvelles : les produits arrivent à New York et au New Jersey et ne se déplacent pas vers Halifax, ni vers Baltimore, ni en Virginie. Les produits restent là. Le mandat de l'expéditeur : amener mes biens manufacturés dans la zone de consommation au moindre coût et rapidement.

Il y a quelques années, une ligne de navigation a décidé de revenir en arrière et aujourd'hui, les navires qui traversent la mer Rouge, qui traversent le canal de Suez, qui traversent le détroit pour se rendre à New York n'ont jamais été aussi nombreux dans toute l'histoire du canal de Suez. Celui-ci ne présente aucune contrainte; il n'y a pas d'écluses à traverser pour un porte-conteneurs. C'est comme un grand lac. En faisant vite et en ne faisant aucun arrêt, vous pouvez arriver à New York plus rapidement que si vous traversiez l'océan Pacifique et empruntiez le canal de Panama ou déchargez votre marchandise sur des trains ou des camions. J'aime bien utiliser cette diapositive comme toile de fond.

Pouvons-nous traiter le fret qui nous arrive? La prochaine diapositive nous montre les prévisions du fret conteneurisé. Son taux de croissance annuel composé est de 6 à 7 pour 100. Si je gèle la part du marché et que j'extrapole jusqu'en 2020, j'ai besoin de trois fois plus de ports. J'aime poser la question suivante à mes auditoires : combien parmi vous croient qu'il y aura trois fois plus de ports au Amérique du Nord d'ici 2020? J'en serais fort heureux.

Le sénateur Tkachuk : Cela n'arrivera pas.

M. Vickerman : Cela n'arrivera pas. Deux fois plus alors?

Le sénateur Tkachuk : Cela n'arrivera pas non plus.

M. Vickerman : Et s'il n'y avait aucune augmentation? La California Coastal Commission a dit, en gros, qu'il ne faut même pas envisager de construire un nouveau port sur la côte californienne. Nous avons donc un problème. Nous devons être deux ou trois fois plus productifs, sans quoi notre part du marché va changer.

Voici la dernière, mais non la moindre. Nous avons produit ces données pour la secrétaire aux Transports. Voici les 10 plus grands ports d'Amérique du Nord. Vancouver est le seul port canadien. Regardez Los Angeles-Long Beach. Voici le nombre de conteneurs en 2020. Voici le nombre de conteneurs transportés en 2004. Il arrive un moment où les choses plafonnent. Nous ne

five times more freight through LA/Long Beach unless we change our consumption. The differential has to be accepted by all the other ports or the entire North American consumption has to change. We have to start saving and not consuming. We are buying weed whackers like crazy. We do not even repair the string; we just buy a new one. I do not think it will change. At 2020, demand will exceed capacity in many U.S. ports.

What is the future? We believe that China and the Indian subcontinent will be the leaders in container trade with North America; everyone else will decline. There are some economists who believe that past 2015, India will surpass China in its impact on North America. That is why the Port of Halifax has established two offices in India. Karen Oldfield is out there pushing that initiative.

We did a project for the U.S. Chamber of Commerce. We looked at the top 16 ports in North America. We looked at their overcapacity in 2010, which are the dark zones on the slide, and we found that 75 per cent of them will be constrained.

A new thing is happening. Wal-Mart — who is, by the way, 15 per cent of the Port of Shanghai — is telling the West Coast ports, "Do not touch that cargo. Let it flow directly to my distribution centre and I will take care of it. Do not stop it." There is a whole new dynamic.

This is the direct absorption rate into distribution centres. The flow of that volume wants to go to these big distribution centres, where consumption of the warehousing and distribution occurs.

We have a real problem. We have capacity versus demand. The private sector has not stood up to it yet. We really must change course or within 15 years we will have unbelievable problems at our doorstep.

Comma: I would like 10 per cent communism right now. Give me some resources, give me a Cray computer for 15 minutes and a logistics system, and let us solve some of those choke points in North America.

With respect to Canada's transcontinental land bridge, trade volumes for Canada are up. This data comes from the Canadian Manufacturers and Exporters. Volumes are up at all the Canadian ports. Vancouver and Montreal are pretty similar. What people miss is that Canada is strategically located from a marine standpoint in the world. From a great circle route, Canada is the closest route trader in the Pacific and the closest route trader in the Atlantic, and it is the only country with a transcontinental scheduled railroad.

Senator Zimmer: Have they considered trade over the Arctic Circle?

pouvons pas décharger cinq fois plus de fret à Los Angeles-Long Beach à moins que nous changions notre consommation. La différence devra être absorbée par tous les autres ports ou bien l'ensemble de la consommation nord-américaine doit changer. Nous devons commencer à conserver et cesser de consommer. Nous achetons des taille-bordures comme des fous. Nous ne prenons pas la peine de réparer le cordon; nous en achetons simplement un autre appareil. Je ne crois que les choses vont changer. En 2020, la demande sera supérieure à la capacité de nombreux ports américains.

Que nous réserve l'avenir? Nous croyons que la Chine et le sous-continent indien seront les chefs de file du marché des conteneurs en l'Amérique du Nord; tous les autres vont décliner. Certains économistes croient qu'après 2015, l'impact de l'Inde en Amérique du Nord dépassera celui de la Chine. C'est pour cette raison que le port de Halifax a établi deux bureaux en Inde. C'est Karen Oldfield qui dirige cette initiative.

Dans le cadre d'un projet que nous avons mené pour la chambre de commerce des États-unis, nous avons examiné les 16 plus grands ports d'Amérique du Nord. Nous avons examiné leur surcapacité en 2010 — les zones foncées sur la diapositive — et nous avons constaté que 75 p. 100 d'entre eux allaient avoir des contraintes.

Quelque chose de nouveau se produit. Wal-Mart — qui, soit dit en passant, représente 15 p. 100 du port de Shanghai — dit aux ports de la côte ouest : « Ne touchez pas à ce navire. Laissez-le se rendre jusqu'à mon centre de distribution et je vais m'en occuper. Ne l'arrêtez pas. » Une toute nouvelle dynamique s'installe.

Voici le taux direct d'absorption dans les centres de distribution. La marchandise se dirige vers ces grands centres, où se font l'entreposage et la distribution.

Nous avons un vrai problème. C'est l'écart entre la capacité et la demande. Le secteur privé n'a pas encore pris le taureau par les cornes. Nous devons vraiment changer le cours des choses, sinon nous aurons des problèmes incroyables à nos portes d'ici 15 ans.

J'aimerais bien un brin de communisme présentement. Donnez-moi des ressources, donnez-moi un ordinateur Cray pendant 15 minutes et un système de logistique et débloquons certains goulots d'étranglement que nous avons en Amérique du Nord.

Concernant le pont terrestre transcontinental du Canada, le volume des échanges commerciaux du Canada est à la hausse. Cette donnée provient des Manufacturiers et Exportateurs du Canada. Le volume est à la hausse dans tous les ports canadiens. La situation est passablement la même à Vancouver et à Montréal. Ce que les gens ne comprennent pas, c'est que le Canada occupe une situation stratégique dans le monde d'un point de vue maritime. Le Canada offre la liaison la plus courte pour le commerce par le Pacifique et par l'Atlantique et c'est le seul pays à avoir un réseau ferroviaire transcontinental régulier.

Le sénateur Zimmer : A-t-on envisagé de passer par le cercle polaire?

Mr. Vickerman: They have, except now the containers are so heavy that it is all done on the sea echelon rather than the air echelon. If we could break it up and be competitive they would go over the circle.

Senator Zimmer: With the issue of climate change, icebreakers and so on, Russia is apparently leaning that way.

Mr. Vickerman: Yes.

Here is proof of what I told you. Here is the great circle route mileage, both in Asia, Far East and in Europe. Canada is in the ideal sweet spot.

Another thing is happening in Canada. Intermodal rail is the fastest growing rail volume bar none. If we look at rail and its growth and the empties associated with it, we can actually help other commodities.

I have had the pleasure of being out in Regina and Saskatoon, Saskatchewan. We are talking about an inland port where we will stop the CN trains. We will use the 50 per cent of the boxes that are empty for high value product, load it on trains and balance the backhaul, head haul dynamic.

A new connection is coming. There was a symposium yesterday on the Pacific Gateway and — I am one of the sub-consultants doing the business analysis on this — the Atlantic gateway. Prince Rupert is a scheduled port on the CN system. This slide shows us the CN system. On Tuesday — and I was there — Premier Rodney MacDonald announced a new port out in the Strait of Canso, an entirely private port, not a public port authority. These are transit times from Prince Rupert into the heart of the U.S. It looks to me like a pretty neat connection.

Let us take a look at the east. Many people do not believe it is changing. This is the North Atlantic, Virginia to Halifax. Five years ago the primary trading partner was North Europe. Today the primary trading partner is China.

Here is the eastern gateway analysis. It basically says that by 2020 about 3 million boxes can go through the eastern gateway. Even if we do all of the Prince Rupert cargo and all of the Mexican cargo and do everything we will do on the east, we still cannot get the numbers to match on Asian imports. This graph shows the projection for North Atlantic ports, Virginia to Halifax. The horizontal red line represents capacity. Somewhere between 2013 and 2015, we completely run out of room.

This next slide shows us the Strait of Canso, Nova Scotia. There is a vision for a new port called the Melford International Terminal or North America's northeast gateway. It is operational in 2010 at 2 million TEUs.

Senator Eyton: Is that year round?

Mr. Vickerman: Yes, that is annual throughput. It will be a year-round, ice-free port. The Strait of Canso is 175 deep at its primary navigational point.

M. Vickerman : Oui, sauf que les conteneurs sont si lourds que tout se fait à l'échelle maritime plutôt qu'à l'échelle aérienne. Si nous pouvions les morceler et être compétitifs, nous passerions par le cercle.

Le sénateur Zimmer : Avec le changement climatique, les brise-glaces et cetera, il semble que la Russie penche vers cette solution.

M. Vickerman : Oui.

Voici la preuve de ce que je vous ai dit. Voici la distance de la route à partir de l'Asie, de l'Extrême-Orient et de l'Europe. Le Canada se trouve à l'endroit idéal.

Une autre chose est en train de se produire au Canada. Le transport ferroviaire intermodal est sans contredit celui qui prend le plus rapidement de l'expansion. Si nous regardons ce secteur, sa croissance et les voitures vides, nous pouvons l'utiliser au profit d'autres produits.

J'ai eu le plaisir d'être à Regina et à Saskatoon, en Saskatchewan. Nous parlons d'un port intérieur où s'arrêteront les trains du CN. Nous utiliserons la moitié des wagons qui sont vides pour transporter des produits de grande valeur et équilibrer ainsi les allers et les retours.

Un nouveau raccordement fera son apparition. Un symposium avait lieu hier sur la porte d'entrée du Pacifique — je suis l'un des sous-consultants chargés de l'analyse de rentabilité — et la porte d'entrée de l'Atlantique. Prince Rupert est l'un des ports prévus dans le réseau du CN. Cette diapositive nous montre ce réseau. Mardi — et j'étais là — le premier ministre Rodney MacDonald a annoncé l'aménagement d'un nouveau port dans le détroit de Canso, un port entièrement privé, et non une autorité portuaire publique. Voici les temps de parcours entre Prince Rupert et le coeur des États-Unis. Ce raccordement me paraît très intéressant.

Regardons maintenant à l'est. Bien des gens ne croient pas que des changements s'opèrent. Voici le nord de l'Atlantique, de la Virginie à Halifax. Il y a cinquans, le principal partenaire commercial était le nord de l'Europe. Aujourd'hui, c'est la Chine.

Voici l'analyse de la porte d'entrée de l'est. On dit essentiellement que d'ici 2020, environ 3 millions de conteneurs peuvent transiter par la porte d'entrée de l'est. Même en comptant la pleine capacité de Prince Rupert, du Mexique et de l'est, nous ne pouvons absorber toutes les importations de l'Asie. Ce graphique montre les projections pour les ports du nord de l'Atlantique, de la Virginie jusqu'à Halifax. La ligne rouge horizontale représente la capacité. Entre 2013 et 2015, l'espace devient totalement insuffisant.

La prochaine diapositive montre le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse. On envisage d'aménager un nouveau port, le terminal de Melford ou la porte d'entrée du nord-est de l'Amérique du Nord. Il sera opérationnel en 2010 avec 2 millions d'EVP.

Le sénateur Eyton : Est-ce à l'année?

M. Vickerman : Oui, c'est un débit annuel. Le port sera ouvert à l'année et libre de glaces. Le détroit de Canso a une profondeur de 175 pieds à son principal point de navigation.

Let us talk a bit about ships. In 1955, Malcolm McLean was a frustrated truck driver in North Carolina. He said, "I will not take this congestion in New York anymore." He literally grabbed a truck body off his truck, sold his company, McLean Trucking, and created Sea Land Inc. His little ship was called the *SS Ideal-X*. We have built bigger ships, and up until last year the biggest was about 8,600 TEUs. Then six months ago, a monster was born.

The biggest ship to go through the Panama Canal right now is 5,000 TEUs. It will just squeeze through. The locks are 110 feet wide and the Panamax ships are 106 feet wide. There is a water "squish-out" — that is a technical term — of two feet. Ships comes in and water squishes out in the process.

The next slide shows us the denial rate of passages in the Panama Canal. The pink bars represent the denial. You have scheduled a service, your ship is going into Balboa and they deliver you. All 10,000 containers cannot go through.

Panama is building a new lock. Right now the maximum is 5,000 TEUs. Remember this number. In 2014, the new ship will be 10,500 TEUs. Just last year, Zim and COSCO Group ordered four 10,000-foot vessels each. Then, six months ago, this happened. Prior to this new vessel, Maersk's largest vessel was the *Sally Maersk*, an S-class. The ship in front of her — and this is an actual photograph, not a mock up — is the *Emma Maersk*. This ship is a monster. She is huge. In the 30 years that I have been practicing, this is the biggest jump in ship capacity ever seen. In North America we can only handle about five cranes to a ship; this ship can handle 10. We will not see the ship in the U.S. It will go to Algeciras in Spain and Asia. However, when she is put into place, the ripple effect through the fleet will be seen in all of our ports.

Is there a bigger ship out there? There is a concept for a ship to handle 18,000 TEUs. Such a ship would be difficult to get through the Panama Canal. The canal allows for ships with 13 containers across and the concept is for 28. How do you unload her?

Is there an even bigger ship? The Germans have a 20,000 TEU plan, but then we get so big that we would have to put in a second propulsion shaft.

Senator Zimmer: Why do they plan that far ahead and build that big when they know right now that the infrastructure cannot handle it?

Mr. Vickerman: In my opinion, senator, they do not care. We will continue to consume, and there will have to be some accommodation on the part of the port authorities to accept it.

Senator Zimmer: Would you not try to communicate that to all the other structures to ensure that you can accommodate it?

Mr. Vickerman: Yes. That is the logical way to do it.

Senator Zimmer: They are forcing the issue.

Parlons un peu des navires. En 1955, Malcolm McLean était un camionneur frustré de la Caroline du Nord. Il s'est dit « Je ne vais plus endurer cette congestion à New York. » Il a littéralement pris la carrosserie de son camion, a vendu son entreprise, McLean Trucking, et a créé Sea Land Inc. Son petit bateau s'appelait *SS Ideal-X*. Nous avons construit de plus gros navires et jusqu'à l'année dernière, le plus gros faisait environ 8 600 EVP. Puis, il y a six mois, un monstre a vu le jour.

Le plus gros navire à circuler dans le canal de Panama fait présentement 5 000 EVP. Il passe à peine. Les écluses ont une largeur de 110 pieds et les navires Panamax ont une largeur de 106 pieds. L'eau a deux pieds pour jaillir entre les parois du navire et du canal.

La prochaine diapositive nous montre le taux de refus de passage dans le canal de Panama. Les colonnes roses représentent les refus. Vous aviez prévu un service, votre navire va à Balboa et vous faites votre livraison. Or, les 10 000 conteneurs ne peuvent pas passer.

Panama est en train de construire une nouvelle écluse. À l'heure actuelle, le maximum est de 5 000 EVP. Retenez ce chiffre. En 2014, le nouveau navire fait 10 500 EVP. L'année dernière seulement, Zim et le groupe COSCO ont commandé quatre navires de 10 000 EVP. Puis, il y a six mois, ce monstre est arrivé. Avant lui, le plus gros navire de Maersk était le *Sally Maersk*, un navire de classe S. Le navire devant lui — et c'est une vraie photographie, pas un trucage — est le *Emma Maersk*. C'est un monstre. Un navire énorme. En 30 ans d'expérience, je n'avais jamais vu la capacité des navires faire un tel saut. En Amérique du Nord, nous pouvons positionner seulement cinq grues autour d'un navire; on peut en mettre 10 autour de celui-là. Nous ne verrons pas ce navire aux États-Unis. Il ira à Algeciras, en Espagne, et en Asie. Toutefois, lorsque le navire sera mis en service, ses répercussions sur la flotte se feront sentir dans tous nos ports.

Y a-t-il un plus gros navire en vue? Il existe des plans pour un navire de 18 000 EVP. Ce serait difficile de le faire traverser le canal de Panama. Le canal permet la circulation de navires de 13 conteneurs alors que celui-ci en porterait 28. Comment faire pour le décharger?

Y a-t-il un navire encore plus gros en vue? Les Allemands ont les plans d'un navire de 20 000 EVP, mais il serait si gros qu'il lui faudrait un deuxième arbre de propulsion.

Le sénateur Zimmer : Pourquoi planifier autant en avance et construire un aussi gros navire quand ils savent que l'infrastructure actuelle ne peut pas les accueillir?

M. Vickerman : À mon avis, sénateur, ils s'en fichent. Nous allons continuer de consommer et les autorités portuaires vont devoir se plier aux exigences.

Le sénateur Zimmer : Est-ce qu'il ne faudrait pas essayer de passer le mot à toutes les autres composantes de l'infrastructure pour s'assurer de pouvoir les accueillir?

M. Vickerman : Oui. C'est la façon logique de procéder.

Le sénateur Zimmer : Ils forcent la main.

Mr. Vickerman: Yes, they are.

The last time Maersk did this, they came into New York harbour with the S-class, held a news conference and said that they cannot get up through Kill Van Kull to the Port Newark/Port Elizabeth complex. They are making the point that we are not keeping up with the infrastructure.

If we look now at big ships, the real connectivity is to the small ships. The new frontier is what we call transshipment or short sea. Short sea can take volume off of roads. We can put containers on barges. We even now have high-speed, intermodal, double-stacked barges.

In my last couple of minutes with you, I want to look at emerging corridors.

In this slide, we see NASCO, North America's SuperCorridor Coalition. Remember Lazaro Cardenas and Laredo? I want you to focus right there. Texas has just decided to build a grade-separated, fully intermodal, rail plus highway, parallel construction, from Laredo all the way up. The corridor is coming.

NASCO now connects — in fact, I am working with Saskatchewan and others — to something called the Canadian Intelligent Super Corridor, or CISCOR, and links this corridor right across, using the land bridge concept we talked about. Boy, that makes sense. If Canada has the shortest route to Europe, the new port just announced will be seven hours closer to Europe than any other port in North America — closer than Halifax. A ship saves seven hours in and seven hours out — that is 14 hours. The mother ship turns three or four more times every year. That is free.

We have new technology now with grains. We could take a container, automatically dump it and load it, and then use those empties. We could put them on special rail gear called rail runners, where we can move a whole warehouse on rail.

New ports are being built. This one is in Kansas City. It is not really a port; it just processes information.

Senator Tkachuk: You talked about Texas and Laredo. Who is investing? Who is putting up the money?

Mr. Vickerman: From Lazaro Cardenas to Laredo, it is the Mexican government; Kansas City Southern Railway, Hutchison Whampoa, Hutchison Port Holdings are doing it. In Texas, its trans-corridor 35 project was funded by the state, so the state is doing it. The elements of the corridor are being funded by a variety of different avenues.

Let us talk about "agile port." First of all, this is a U.S. Department of Defence technology. The fastest containership today can operate at 26 knots. The U.S. Department of Defence, for about 10 years, has been experimenting with a ship that will run at 75 knots. That is three times faster than

M. Vickerman : Oui.

La dernière fois que Maersk a fait cela, ils sont arrivés à New York avec le navire de classe S, ils ont tenu une conférence de presse et ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas traverser le Kill Van Kull pour se rendre au complexe du port Newark-port Elizabeth. Ils font valoir que notre infrastructure n'est pas à la hauteur.

Si on regarde maintenant les gros navires, la vraie connectivité se fait avec les petits navires. La nouvelle frontière, c'est le transbordement ou le transport maritime à courte distance. Ce moyen de transport évite de faire circuler des marchandises sur les routes. Nous pouvons mettre les conteneurs sur des barges. Nous avons même des barges rapides, intermodales et à deux paliers.

Pendant les quelques minutes qu'il me reste, j'aimerais qu'on regarde les corridors émergents.

Sur cette diapositive, nous voyons la NASCO, la North American SuperCorridor Coalition. Vous vous souvenez de Lazaro Cardenas et Laredo? J'aimerais attirer votre attention sur ceci. Le Texas vient de décider de construire une installation parallèle distincte, entièrement intermodale, ferroviaire et routière, de Laredo jusqu'au nord. Le corridor sera bientôt ouvert.

La NASCO se raccorde maintenant — en fait, je m'accorde avec la Saskatchewan et d'autres à cette fin — à ce qu'on appelle le réseau de port intérieur intelligent, le CISCOR, et relie ce corridor d'un bout à l'autre, en utilisant le concept de pont terrestre dont nous avons parlé. Voilà qui est logique. Si le Canada offre la liaison la plus courte vers l'Europe, le nouveau port qui vient d'être annoncé sera sept heures plus près de l'Europe que tout autre port en Amérique du Nord — plus près que Halifax. Un navire met sept heures de moins à entrer et sept heures de moins à sortir — 14 heures de sauver. Le bateau-mère revient trois ou quatre fois de plus chaque année. Cela ne coûte rien.

Nous avons maintenant une nouvelle technologie pour les grains. Nous pourrions prendre un conteneur, le décharger et le charger automatiquement et utiliser ensuite les espaces vides. Nous pourrions les mettre sur un équipement ferroviaire spécial et transporter ainsi un entrepôt complet sur la voie ferrée.

De nouveaux ports sont construits. Celui-ci se trouve à Kansas City. Ce n'est pas vraiment un port. Il ne fait que traiter les données.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du Texas et de Laredo. Qui investit là-dedans? D'où vient l'argent?

M. Vickerman : De Lazaro Cardenas à Laredo, c'est le gouvernement mexicain; Kansas City Southern Railway, Hutchison Whampoa et Hutchison Port Holdings investissent aussi. Au Texas, le projet du transcorridor 35 a été financé par l'État. Les divers éléments du corridor sont financés de diverses façons.

Parlons maintenant d'un « port agile ». Tout d'abord, il s'agit d'une technologie du département de la Défense des États-Unis. Aujourd'hui, le porte-conteneurs le plus rapide peut se déplacer à 26 nœuds. Depuis une dizaine d'années, le département en question mène des expériences avec un navire

anything afloat, but they found out quickly that if you go between two slow ports, you defeat your fast ship. They have looked at how to make the ports go faster. That is the agile port technology.

We did the strategic master plan for New York Harbour. One of the elements of it was that we looked 400 miles inland and plotted all the manufacturing and distribution centroids. We knew that New York could not build enough, so we postulated an inland port that served the main port on a just-in-time, JIT, delivery schedule. That concept is akin to agile port. Agile port is not really a technology; it is a way of organizing information.

For instance, here is a ship. This container is put on this ship, not for port call; this container is put on this ship for train destination. Then this container is put on this train not for intermodal terminal or port call, but for the vessel distribution — Kaohsiung, Keelung, Osaka, Busan, Kobe.

The military has its own jargon. They call an inland port an intermodal interface centre, IIC, but it is basically a port, a buffer and a dedicated rail. We surge the major port from the inland rail.

After 10 years of analysis, a general with United States Transportation Command, or USTRANSCOM, said, "I do not believe it. I will not believe that can work unless you test it full scale. You have to show me it actually works." At the Port of Tacoma, in our newest terminal that we helped design, we came up with a plan with Hyundai. In 2003, we did a full-scale test. Hyundai brought in their ship and BNSF Railway brought in their trains. We measured the back and forth movement, and then Hyundai allowed us to take the ship out and repack it, not for port call but for train destination. BNSF allowed us to take the train out and repack it for vessel call. We ran it and doubled the capacity of the Port of Tacoma without building anything.

I am excited about the potential that has not been tapped in information technology cutting across modal boundaries for the benefit of our whole system.

The thing to remember is that, on average, containers dwell in North American ports for six to eight days. The same container on a rail system dwells for one and a half to two days. The greater the percentage going to rail can reduce the dwell on the marine terminal. If you have the dwell, you double the capacity without building anything.

I was at the dedication ceremony on Tuesday for a new port in Nova Scotia. When Hunter Harrison, CEO of CN, was looking at the design of the port, he wants elements of the agile port there because he can more seamlessly load vessel on train and reduce the time.

qui filera à 75 nœuds. C'est trois fois plus rapide que n'importe quel autre navire, mais les Américains ont rapidement compris que si vous faites la navette entre deux ports où les activités sont lentes, vous contrecarrez la performance de votre navire. Ils ont examiné comment les ports pouvaient accélérer leurs opérations. C'est la technologie du « port agile ».

Nous avons élaboré le plan directeur stratégique du port de New York. Pour ce faire, nous avons entre autres regardé à 400 milles dans les terres intérieures et avons recensé tous les centroïdes de fabrication et de distribution. Nous savions que New York ne pouvait pas suffire, alors nous avons établi le postulat qu'un port intérieur allait desservir le port principal en temps opportun. Ce concept se rapproche de celui du port agile. Ce n'est pas vraiment une technologie; c'est une façon d'organiser l'information.

Par exemple, voici un navire. Un conteneur est mis sur ce navire, non pas pour être transporté à un port d'escale, mais à un train. Il est ensuite mis sur un train non pas pour être transporté à un terminal intermodal ou un port d'escale, mais pour la distribution sur des navires — Kaohsiung, Keelung, Osaka, Busan, Kobe.

Les militaires ont un jargon qui leur est propre. Un port intérieur est, pour eux, un centre interface intermodal, mais c'est essentiellement un port, une zone tampon et une voie ferrée réservée. Nous entrons dans le port principal par la voie ferrée intérieure.

Après 10 ans d'analyse, un général du United States Transportation Command, l'USTRANSCOM, a dit « Je ne croirai pas que ce système puisse fonctionner à moins que vous en fassiez l'essai sur une grande échelle. Vous devez me prouver que cela fonctionne. » Au port de Tacoma, dans le tout nouveau terminal que nous avons contribué à concevoir, nous avons élaboré un plan avec Hyundai. En 2003, nous avons fait un essai à grande échelle. Hyundai a amené son navire et BNSF Railway a amené ses trains. Nous avons mesuré les mouvements de va-et-vient, puis Hyundai nous a permis d'enlever le navire et de recharger la marchandise, non pas pour une escale, mais sur un train. BNSF nous a permis d'enlever le train et de recharger la marchandise sur un navire. Nous avons fait l'exercice et avons doublé la capacité du port de Tacoma sans rien construire.

Je suis emballé par le potentiel qui n'a pas été exploité dans la technologie de l'information et qui permet d'aplanir les obstacles de nature modale à l'avantage de tout notre système.

Ce qu'il faut retenir, c'est que, en moyenne, les conteneurs demeurent dans les ports nord-américains de six à huit jours. Le même conteneur dans un réseau ferroviaire y reste pendant un jour et demi à deux jours. Plus vous mettez de marchandise sur le réseau ferroviaire, plus vous réduisez la durée dans un terminal maritime. Si vous avez l'entrepôt, vous doublez la capacité sans rien construire.

J'assistais à une cérémonie pour un nouveau port de la Nouvelle-Écosse mardi dernier. Hunter Harrison, le PDG du CN, regardait les plans du port et il veut que des caractéristiques du port agile soient intégrées pour permettre de décharger plus facilement le navire sur un train et diminuer le temps d'attente.

Today, to really be competitive, ports and intermodal linkages must reduce costs, but they have to be value-added multipliers. They have to be able to leverage their services. You cannot just be a port and say, "We are pretty, we look good and we have a nice coat of paint." Wal-Mart does not want that. They want a service that is faster, more reliable and cheaper.

How do we do that? We have to invest in and leverage technology to improve our terminals. We are not the best in the world. We fail by a factor of more than five to one, even our best.

Senator Tkachuk: When you say fail by a factor of five to one, what do you mean — by investment?

Mr. Vickerman: No, by throughput capability or port activity. I measure it in TEUs per acre, per year. The best in North America is Long Beach at about 6,000 to 7,000 TEUs per acre, per year. The best port in the world is over 30,000 TEUs per acre, per year. It is HIT, Hongkong International Terminals.

Therefore, we are not good examples of how to do it. Plus, we have very expensive labour. I am pro-longshore labour, but they are expensive. If they work the hoot owl shift, we pay them one and a half times their hourly rate.

We have to be able to bring them to the table and, typically, in North America, we do not like dealing with labour. It is like the electrified third rail; I do not even want to talk about it. However, if they are to be the implementers of our technology, they have to be at the table.

Therefore, we have to do it better. That is my conclusion.

The Chairman: Mr. Vickerman, I would like to hear your comments on the short sea shipping issue. We heard from past witnesses that short sea shipping within Canada is less competitive than it could be because of the additional costs resulting from our regulations: a 25 per cent duty on a vessel not built in Canada; an obligation to be flagged in Canada; and compliance with Coast Guard standards. These requirements are above and beyond the international Maritime organization requirements. There are huge costs resulting from the rules and obligations.

I would like to hear your opinion on short sea shipping and the competitiveness of Canada in this regard.

Mr. Vickerman: Short sea shipping over the last couple of years has become a talked-about subject, although it is not necessarily new. Short sea shipping is coastal trade. I believe it was invented by the Egyptians, so it has been around for a long time. In addition to everything you said, in the United States, the Jones Act, a cabotage law supported by union issues, prohibits and restricts the short sea shipping capability.

Aujourd'hui, pour être vraiment compétitifs, il faut que les ports et les liaisons intermodales réduisent leurs coûts, mais ils doivent être des multiplicateurs de valeur ajoutée. Ils doivent pouvoir exploiter le potentiel de leurs services. On ne peut se contenter d'être un port et de vanter sa belle apparence. Ce n'est pas ce que Wal-Mart veut; elle cherche un service plus rapide et plus fiable, à moindre coût.

Comment nous y prendre? Il nous faut investir et tirer parti de la technologie pour améliorer nos terminaux. Nous ne sommes pas les plus performants au monde; nous échouons à cet égard dans une proportion de plus de cinq contre un, même à notre meilleur.

Le sénateur Tkachuk : Lorsque vous parlez d'échec dans une proportion de cinq à un, est-il question d'investissement?

M. Vickerman : Non, il est question de la capacité de débit ou de l'activité portuaire, que je mesure en EVP par acre, par année. Le champion en Amérique du Nord est Long Beach, qui obtient de 6 000 à 7 000 EVP par acre, par année. Quant au meilleur port du monde, il enregistre plus de 30 000 EVP par acre, par année. Il s'agit de HIT, Hongkong International Terminals.

Donc, nous ne sommes pas de bons exemples quant à la marche à suivre. De plus, notre main-d'œuvre est très coûteuse. Je suis partisan des débardeurs, mais cette main-d'œuvre coûte cher. S'ils travaillent de nuit, nous les payons à temps et demi.

Il faut pouvoir les consulter et, habituellement, en Amérique du Nord, nous n'aimons pas négocier avec la main-d'œuvre. C'est comme pour le rail d'alimentation en courant; je ne veux même pas en parler. Cependant, si ce sont eux qui doivent mettre en œuvre notre technologie, il faut qu'ils soient à la table des négociations.

Donc, nous devons faire mieux. C'est ma conclusion.

La présidente : Monsieur Vickerman, j'aimerais que vous nous parliez de la question du transport maritime à courte distance. D'autres témoins que nous avons reçus nous ont dit qu'au Canada, ce type de transport est moins compétitif qu'il pourrait l'être en raison des coûts additionnels occasionnés par notre réglementation, dont une redevance de 25 p. 100 pour un navire qui n'a pas été construit au Canada, l'obligation de battre pavillon canadien et un respect des normes de la Garde côtière. Ces exigences vont bien au-delà de celles de l'Organisation maritime internationale, et de tels règlements et obligations entraînent des coûts considérables.

J'aimerais que vous nous disiez ce que vous pensez du transport maritime à courte distance et de la compétitivité du Canada à cet égard.

M. Vickerman : Le transport maritime à courte distance est devenu, ces dernières années, un sujet dont on parle beaucoup, bien qu'il ne soit pas nécessairement nouveau. Ce type de transport est du cabotage qui, je crois, a été inventé par les Égyptiens; il existe donc depuis longtemps. En plus de tout ce que vous avez dit, aux États-Unis, la Jones Act, une loi sur le cabotage fondée sur des revendications syndicales, interdit ou restreint la capacité de transport maritime à courte distance.

I happen to be a proponent of short sea shipping. The regulatory impediments ought to be looked at and adjusted. However, I link short sea shipping to the main demand in our gateway ports and to that graphic I showed the committee of the mother ship. Only when we get to the point when there is enough volume to make short sea shipping economical will we see the full measure of it.

I, for one, believe that there are regulatory impediments that go beyond just international shipping that need to be re-examined. I have been a proponent of that in the U.S. where it is not a popular viewpoint because the Jones Act has little possibility of being adjusted in the United States. Clearly, from a North Atlantic standpoint, you would have to look at the regulatory impacts both in Canada and in the U.S. on short sea shipping.

In general, we need to prepare, as the Asian import volumes grow, to move freight from the mother ship to short sea shipping and do it effectively because it is one of the few avenues we have to make sense of the inbound Asian import crisis.

The Chairman: We have also been told that short sea shipping is less competitive than truck shipping is in the small volume market. Sometimes short sea shipping can be competitive in certain markets, but when a shipper is concerned with a faster transit time, generally they favour trucking over short sea shipping. What would you suggest as public policy initiatives to make short sea shipping more competitive when compared with other transportation methods? Do you think the benefits of short sea shipping are important enough to justify more efforts on that front?

Mr. Vickerman: In general, the effort would be well founded. One of the problems with short sea shipping, particularly for containers, is that each time you touch a container and move it, there is a cost. When you put the volume into the truck, or put the container on the chassis, it goes door to door. Let us think about short sea. You put the container onto the short sea ship or barge, it goes to its point of destination, and you then have to touch the container again to take it off the ship. Short sea shipping requires more handling.

I showed you a picture of a double-stacked train on a high-speed, low-weight barge. That barge is lifted into place with a technology called "synchrolift," whereby the containers are put on on the short sea vessel once. It goes to its destination and is synchrolifted up to the level of the rail. The rail is pushed off in the sequence that is needed, and the boxes are not handled again.

Il se trouve que je suis un défenseur de ce type de transport. Les obstacles réglementaires doivent être revus et ajustés. Néanmoins, j'établis un lien entre le transport maritime à courte distance, la demande principale dans nos ports de transbordement et ce graphique que j'ai montré au comité en ce qui concerne le vaisseau-mère. Ce n'est que lorsque nous arriverons au point où il y aura suffisamment de volume pour rendre économique le transport maritime à courte distance que nous en prendrons pleinement la mesure.

Pour ma part, je pense qu'il y a des obstacles réglementaires qui vont au-delà du simple transport international, et qui doivent être réexaminés. J'ai préconisé cela aux États-Unis, où ce n'est pas un point de vue populaire parce que la Jones Act présente peu de possibilités d'être ajustée. Il est clair que dans une perspective nord-atlantique, il faudrait tenir compte des répercussions sur le transport maritime à courte distance, tant au Canada qu'aux États-Unis.

De façon générale, nous devons nous préparer, alors que le volume des importations de l'Asie augmente, à faire passer le transport des marchandises du vaisseau-mère au transport maritime à courte distance, et nous devons procéder efficacement, car c'est l'une des rares possibilités dont nous disposons pour composer avec la crise des importations d'Asie.

La présidente : On nous a également dit que le transport maritime à courte distance était moins compétitif que le transport par camion dans le marché de petits volumes. Parfois, le premier peut être concurrentiel dans certains marchés, mais lorsqu'un transporteur cherche un temps de transit plus court, il favorise généralement le transport par camion plutôt que le transport maritime à courte distance. Quelles initiatives en matière de politique publique proposeriez-vous pour rendre le transport maritime à courte distance plus compétitif comparé à d'autres modes de transport? Croyez-vous que les avantages du transport maritime à courte distance sont assez importants pour justifier qu'on y investisse davantage d'efforts?

M. Vickerman : En général, l'effort serait justifié. L'un des problèmes touchant le transport maritime à courte distance, particulièrement dans le cas des conteneurs, est que chaque fois qu'on prend l'un d'eux et qu'on le déplace, il y a un coût. Lorsqu'on place la marchandise dans le camion ou un conteneur sur le châssis, ce chargement ira de porte en porte. Mais pensons au transport à courte distance. On place le conteneur sur le navire ou l'embarcation à courte distance, et lorsqu'on arrive à destination, on doit encore une fois prendre le conteneur pour l'enlever du navire. Le transport maritime à courte distance nécessite davantage de manipulation.

Je vous ai montré l'image d'un train à deux niveaux sur une barge à faible poids et à haute vitesse. La barge est soulevée pour être mise en place au moyen d'une technologie appelée « plateforme de levage synchronisé », qui permet de placer les conteneurs sur le bateau à courte distance en une seule fois. Arrivé à destination, ce dernier est élevé au niveau du rail au moyen du portique synchronisé. Le rail est poussé dans l'ordre voulu, et les conteneurs ne seront pas manipulés encore une fois.

Technology that would allow short sea to eliminate container handlings at both ends would improve the short sea system costs dramatically, but we still have service requirements. If the trucker can drive directly from door to door, we have to match that service issue of the truck with the service issue on the barge. We know that a barge in usual markets is less costly than a truck, except for very short distances. We ought to take advantage of that. On the longer distances, where short sea is available, it is my opinion that we ought to look at technologies that would reduce handlings and increase the cost competitive short sea shipping. I believe that is possible and should be coupled with regulatory improvements to eliminate impediments to short sea shipping.

We are facing a rising tide and we need all available boats to help us move those goods. It is my view that what I have talked to you about would help short sea shipping dramatically.

The Chairman: One important element for productivity and efficiency of a container terminal is the quality of its railroad service. Some representatives from terminal operators have recommended that the railway should be more accountable to the terminals as a way to ensure the quality of the rail service provided, in particular when quality is in decline.

What can be done to strengthen the relationship between terminal operators and rail service providers? Can rail service providers be more accountable to terminal operators? How can we achieve that?

Mr. Vickerman: The independence of Class I railroads vis-à-vis terminal operators is notorious. There are terminal operators and logistics park contractors who would like to see regulatory processes brought to bear against the Class I railroads to make them more competitive, in certain instances, to the terminal operators' requirements. I still like the free market issue. I believe that working together to optimize train and port infrastructure for the benefit of all parties is still a rational way to handle this matter.

Conventional wisdom would say that for a port you need two Class I railroads because you do not want to be captive to a unique, single-rate structure. However, there are examples, particularly in the U.S., where partnerships between Class I railroads and the ports have been highly successful. I draw your attention to the Virginia Port Authority and its partnership with the Norfolk Southern Railway. Flying in the face of traditional multiple Class I railroads, both of them have been able to profit and to increase efficiency on both sides.

Une technologie qui permettrait au transport maritime à courte distance d'éliminer la manutention des conteneurs au départ et à l'arrivée réduirait radicalement les coûts de ce système de transport, mais nous faisons encore face à des exigences en matière de services. Si les camions peuvent assurer le service direct de porte en porte, il nous faut en faire autant avec une barge. Nous savons qu'une barge, dans les marchés habituels, est moins coûteuse qu'un camion, sauf pour de très courtes distances. Nous devons en tirer avantage. Pour ce qui est des distances plus longues, lorsque le transport maritime à courte distance est disponible, je suis d'avis que nous devrions trouver des technologies qui réduiraient la manutention et augmenteraient la compétitivité des prix du transport maritime à courte distance. Je crois que c'est possible, et que cela devrait s'accompagner d'améliorations réglementaires pour éliminer les obstacles à ce type de transport.

Nous faisons face à une marée montante, et nous avons besoin de tous les navires disponibles pour nous aider à transporter ces marchandises. Je suis d'avis que les mesures dont je vous ai parlé aideraient considérablement le secteur du transport maritime à courte distance.

La présidente : Un élément important pour la productivité et l'efficacité d'un terminal à conteneurs est la qualité de son service ferroviaire. Des représentants d'opérateurs de terminal ont recommandé que les compagnies de chemin de fer soient davantage tenues de rendre des comptes aux terminaux quant à la qualité du service ferroviaire fourni, surtout lorsque cette qualité accuse une baisse.

Que faire pour renforcer les relations entre les opérateurs de terminal et les fournisseurs de services ferroviaires? Ceux-ci pourraient-ils rendre davantage de comptes aux opérateurs de terminal? Comment pouvons-nous y arriver?

M. Vickerman : L'indépendance des chemins de fer de catégorie I vis-à-vis des opérateurs de terminal est bien connue. Des opérateurs de terminal et des entrepreneurs de parcs logistiques aimeraient qu'on impose des processus réglementaires aux chemins de fer de catégorie I pour qu'ils soient plus concurrentiels, dans certains cas, avec les opérateurs de terminal. L'idée du libre marché me plaît encore. Je crois que travailler de concert afin d'optimiser les infrastructures ferroviaires et portuaires pour le bénéfice de toutes les parties demeure un moyen rationnel d'aborder cette question.

Selon les idées reçues, deux chemins de fer de classe I sont nécessaires à un port, car on ne souhaite pas être prisonnier d'une structure et d'un coût uniques. Cependant, il y a des exemples, surtout aux États-Unis, où des partenariats entre les chemins de fer de classe I et les ports ont été une véritable réussite. J'attire votre attention sur les autorités du port de Virginia et leur partenariat avec la Norfolk Southern Railway. En allant à contre-courant des multiples chemins de fer de classe I traditionnels, les deux parties ont été capables de faire des profits et d'accroître l'efficacité de part et d'autre.

I am very impressed with the inter-modal excellence program of Hunter Harrison, President and Chief Executive Officer of Canadian National Railway, and his ability to optimize vessel-to-train transfer. I believe that example in partnership with new ports or operators can help the port and help the railroad.

Let us take the example of the new port in Melford on the Strait of Canso. If we can save seven hours sailing time coming in and seven hours going out and if we save a day in transfer to the rail, the port operator and CN Railway both make money. We are getting close to servicing the back door of New York faster and cheaper than we can service the front door. That makes Canada, the CN Railway and the operator more productive.

Clearly, the rubber meets the road in the rail operating agreements between the Class I railroads, the short lines and the terminal operators. I believe it is the private sector incentive for profit and efficiency that will drive all of this, and those who are most efficient will become the dominators in that process.

We are blessed that we will have lots of cargo to experiment with, and those who do it effectively will benefit together. I would like to see tighter relationships focused on productivity and throughput, although some believe that some regulatory issues exist.

I am not one to revisit, for instance, the Staggers Rail Act in the United States, which deregulated the rail industry. We have seen huge incremental increases in productivity out of that act. We have to fine-tune relationships between Class I railroads, the railroad structure and the port operators. That is a technology throughput efficiency argument.

Senator Tkachuk: We have heard from a number of customers who are not very happy with the responsiveness of our railroad companies. Given that container terminals are increasing in capacity and efficiency, has your work on the West Coast led to a similar conclusion, that perhaps the railroads, especially CN, are rather unresponsive to the needs of the port?

Mr. Vickerman: I have heard those issues. I hear them frequently in that process.

In 2008, the West Coast is facing a collective bargaining agreement with the ILWU, the International Longshore and Warehouse Union. In my opinion, we are facing another slowdown like we did in 2002. We could have a slowdown in excess of seven days. We have seen rail rates out of Los Angeles/Long Beach for the BNSF Railway raised 35 per cent, which some people believe is a gouge in rate increases in the process.

I have heard complaints about CN Railway and its scheduled rail service. In all of those regards, if we put a rail car into a terminal in a time way and load it in a timely way, with the

Je suis très impressionné par le programme intermodal d'excellence d'Hunter Harrison, président-directeur général du Canadien national, et par sa capacité à optimiser le transfert des navires aux trains. Je pense que cet exemple de partenariat avec les nouveaux ports ou opérateurs peuvent aider les ports et les chemins de fer.

Prenons l'exemple du nouveau port de Melford, dans le détroit de Canso. Si nous pouvons sauver sept heures de navigation à l'aller et sept de plus au retour, en plus d'une journée de transfert vers le chemin de fer, l'exploitant du port et le CN réaliseront tous les deux des profits. Nous en sommes presque à desservir New York par la porte arrière plus rapidement et à moindre coût que nous ne pouvons le faire par la porte avant. Cela rend le Canada, le CN et l'exploitant plus productifs.

Il est clair que des ententes relatives à l'exploitation des lignes ferroviaires entre les chemins de fer de classe 1, les lignes ferroviaires sur courte distance et les opérateurs de terminal sont cruciales. Je pense c'est l'attrait du profit et l'efficacité du secteur privé qui détermineront toute la situation, et que ce sont les plus productifs qui occuperont une position dominante dans le processus.

Nous sommes chanceux, car nous aurons beaucoup de cargaisons qui nous permettront d'expérimenter, et ceux qui le feront de manière efficace en bénéficieront conjointement. J'aimerais voir des relations plus étroites axées sur la productivité et le débit, bien que certains croient qu'il existe des problèmes en matière de réglementation.

Je ne suis pas de ceux qui reverraient, par exemple, la Staggers Act américaine qui a déréglementé l'industrie ferroviaire. Nous avons assisté à une hausse considérable de la productivité à la suite de cette loi. Il nous faut peaufiner les relations entre les chemins de fer de classe 1, la structure des chemins de fer et les administrations portuaires. C'est un argument en faveur du rendement du débit grâce à la technologie.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons entendu un certain nombre de clients plutôt insatisfaits de la capacité de réaction de nos compagnies ferroviaires. Étant donné que la capacité et l'efficacité des terminaux pour conteneurs augmentent, vos travaux sur la West Coast vous ont-ils mené à une conclusion similaire, c'est-à-dire qu'il est possible que les chemins de fer, surtout le CN, répondent plutôt mal aux besoins des ports?

M. Vickerman : J'ai entendu parler de ces problèmes. Ils reviennent souvent dans ce processus.

En 2008, la West Coast devra signer une convention collective avec l'ILWU, l'International Longshoremen and Warehousemen Union. À mon avis, nous faisons face à un autre ralentissement comme celui de 2002, qui pourrait durer plus de sept jours. Nous avons vu les tarifs ferroviaires de la BNSF Railway, à Los Angeles/Long Beach, augmenter de 35 p. 100, ce qui, selon certains, est une arnaque en matière d'accroissement des tarifs au cours du processus.

J'ai entendu des plaintes à propos du CN et de son service ferroviaire régulier. À tous ces égards, si, en temps opportun, nous plaçons un wagon porte-rails dans un terminal et le chargeons, en

requirements on the terminal operator to load it within a given time and the railroad to pull it out and service it at a given time, this helps both. CN is the only scheduled railroad in North America. I believe in the extrapolation of that scenario. I like the IMX program in CN, intermodal excellence. Pushing that and using more technology, while using the agile port and lowering the dwell time, will again benefit both.

There are certainly customers today who are not satisfied. Let us take our western U.S. railroad ports and look at speed. With BNSF and Union Pacific, the main line velocities have been declining in the last couple of years. We are facing great increases in volume, and we are going in the wrong direction if main line velocities on our western railroads are declining.

We must operate the ports more effectively and increase the speed and capability of the rail. I happen to like the idea of timely scheduled service with mutual understanding — perhaps mutual penalties on both sides — for the penalties associated with the delay and the loading of trains.

The more we can push containers onto trains, the lower the dwell on the marine terminal, which makes the terminal itself more capable.

Senator Tkachuk: When goods come into Vancouver, does a company like Wal-Mart negotiate with the railroad, the port and then the trucker? How does that happen? Are there package deals where the railroad and the port have an agreement with one price to get the goods to Chicago, or wherever, with a guaranteed delivery time?

Mr. Vickerman: There are different examples for each of the railroads. Let us look at it historically. Let us first set the facts.

In the United States, the ports are antitrust immune. They can fix rates on the West Coast and the East Coast just by agreeing. They are about to lose that immunity because they do not use it.

The carriers are also antitrust immune by U.S. regulation. The carriers have been more effective. If a carrier goes to port A and asks, "What will you give me?", then goes to port B asks the same question, then goes back to port A and says, "I got this from port B," they have been effective in that regard. Over time, the carriers have been the historic controllers of the rates. The rates have tended to be in tiered echelons; published rates, volume rate reductions and then confidential rate making. We have confidential rate making in the U.S.

A phenomenon in the last couple of years has been that the shipper, or what I call the beneficial cargo holder — companies such as Wal-Mart and Home Depot — are so large they are now dictating the market place dynamic. Those deals may come pre-packaged or with pre-determined rates. Some of those rates may be confidential, some may not. In general, they are tiered. The

imposant des exigences pour que l'opérateur de terminal le charge dans un délai précis et que la société de chemin de fer le prenne et le desserve à un moment déterminé, cela aidera les deux intervenants. Le CN est la seule société ferroviaire à horaires en Amérique du Nord. Je crois aux prévisions de ce scénario, et le programme intermodal d'excellence du CN me plaît. Mettre cela de l'avant et recourir davantage à la technologie tout en utilisant un port souple et en réduisant le temps d'arrêt bénéficiera encore une fois aux deux parties.

Il y a certainement des clients insatisfaits aujourd'hui. Prenons le cas de nos réseaux ferroviaires et portuaires de l'Ouest des États-Unis pour en examiner la vitesse. À la BNSF et à l'Union Pacific, la vitesse des lignes principales a baissé ces dernières années. Nous faisons face à de grandes augmentations de volume, et nous allons dans la mauvaise direction si la rapidité de nos chemins de fer de l'Ouest est à la baisse.

Nous devons exploiter nos ports plus efficacement et accroître la vitesse et la capacité du chemin de fer. J'aime l'idée des services réguliers fiables avec une entente mutuelle — et peut-être des pénalités réciproques — quant aux pénalités associées aux retards et au chargement des trains.

Plus nous pourrions placer de conteneurs sur les trains, moins le temps d'arrêt au terminal portuaire sera long, ce qui accroîtra la capacité du terminal lui-même.

Le sénateur Tkachuk : Lorsque des marchandises arrivent à Vancouver, est-ce qu'une entreprise comme Wal-Mart négocie avec la compagnie ferroviaire, le port et ensuite le transporteur par camion? Comment cela se passe-t-il? Y a-t-il des offres combinées où les compagnies ferroviaires et le port s'entendent sur un prix pour acheminer les marchandises à Chicago ou ailleurs, avec une date de livraison garantie?

M. Vickerman : Les exemples sont différents pour chacune des sociétés ferroviaires. Considérons le contexte historique. Établissons d'abord les faits.

Aux États-Unis, les ports sont exempts des dispositions antitrust. Ils peuvent établir des tarifs pour la côte ouest ainsi que la côte est simplement par une entente. Ils sont sur le point de perdre cette immunité parce qu'ils ne l'utilisent pas.

Les transporteurs bénéficient également d'une immunité antitrust en vertu de la réglementation américaine. Ils ont été plus efficaces. Si un transporteur se rend au port A et demande ce qu'on lui donnera, puis va au port B, pose la même question et revient au port A en disant qu'il a eu une certaine offre du port B, il aura agi efficacement. Au fil du temps, les transporteurs ont toujours contrôlé les tarifs. Ces tarifs ont eu tendance à se situer à divers niveaux; les tarifs publiés, les réductions des prix au poids minimal puis l'établissement confidentiel des tarifs. Aux États-Unis, nous avons une fixation confidentielle des tarifs.

Selon un phénomène observé aux États-Unis ces dernières années, les expéditeurs, ou ce que j'appelle les détenteurs de marchandises bénéficiaires — les entreprises comme Wal-Mart et Home Depot — sont si importants qu'ils dictent maintenant la dynamique du marché. Ces ententes peuvent être préparées d'avance ou avoir des tarifs prédéterminés, et certains de ces

current trend is for the beneficial cargo owner and shipper to be higher in the food chain than the historic marine carriers have been. They are making a determination as to where they are putting their warehousing and distribution centres, and then they are actually forcing carriers to service that market.

A good example is Wal-Mart. If we look at Joliette Arsenal in Chicago, it is the largest intermodal complex in North America. Wal-Mart just opened a distribution centre that was 3.2 million square feet, seventy-five acres under one roof. They have two 4 million square foot distribution centres to go in. I believe the shipper, the beneficial cargo owners — the Wal-Marts of the world — will have greater and greater control over rates. They are usually volume sensitive.

In my experience in helping people is that if you go into Bentonville, and in a small secluded area you negotiate the rate, every penny. The rate and volume controls in that process are such that the beneficial cargo owner has the upper hand at this point in time.

Senator Tkachuk: I would be remiss if I did not ask you about the inland ports and the work you are doing in my home province of Saskatchewan. Of course, as you know, there are other potential sites, such as Manitoba, and there is already one being built in Edmonton. What does government have to do, if anything? Does it just get out of the way? What does it have to do on the regulatory side or on the infrastructure side to promote the idea of the inland port and perhaps make more efficient use of the containers back and forth?

Mr. Vickerman: I am a huge proponent of an inland port. We need more of them to make our system more effective. There are certain regulatory rate restrictions in Canada related to rail that have and are inhibiting some of that development. Historically, the railroads have not been conducive to dealing with the commodity market and stopping trains from doing that.

Whether it is in Saskatoon, Saskatchewan or Manitoba or Edmonton, if we look at the rationalized rail system, several inland ports could be opportune.

The government should do everything it can to allow the development of those inland ports that make market sense. First, it should be a private sector, market driven equation, but then the government needs to do everything it can, including rail rate restrictive regulation review in order to allow CN trains to stop at the inland port. It needs to develop an inland port with information technology where the government again can actually be constructive in helping information related to the inland port.

tarifs peuvent être confidentiels et d'autres pas. En général, ils sont fixés selon des niveaux. Selon la tendance actuelle, le titulaire de marchandises bénéficiaire et l'expéditeur sont situés plus haut dans la chaîne alimentaire que les transporteurs maritimes l'ont été historiquement. Ils déterminent où ils établiront leurs centres d'entreposage et de distribution puis forcent les transporteurs à desservir ce marché.

Un bon exemple est Wal-Mart. Prenons le cas du Joliet Arsenal de Chicago; il s'agit du plus grand complexe intermodal en Amérique du Nord. Wal-Mart vient d'ouvrir un centre de distribution de 3,2 millions de pieds carrés, soit 75 acres sous un même toit. Elle a deux centres de distribution de 4 millions de pieds carrés qui doivent s'ajouter. Je pense que les expéditeurs, les titulaires de marchandises bénéficiaires — les Wal-Mart de ce monde — exerceront un contrôle de plus en plus important sur les tarifs. Ceux-ci sont habituellement déterminés en fonction du volume.

Selon l'expérience que j'ai acquise en aidant les gens, si vous allez à Bentonville ou dans une petite région à l'écart, vous négociez le tarif au cent près. Le contrôle des tarifs et des volumes dans le cadre de ce processus est tel qu'en ce moment, le détenteur de marchandises bénéficiaire a beau jeu.

Le sénateur Tkachuk : Je m'en voudrais de ne pas vous interroger à propos des ports intérieurs et du travail que vous accomplissez dans ma province d'origine, la Saskatchewan. Bien sûr, comme vous le savez, il y a d'autres sites potentiels comme le Manitoba, et un de ces ports est déjà en chantier à Edmonton. Qu'est-ce que le gouvernement doit faire, s'il y a lieu? Lui faut-il simplement rester à l'écart? Que doit-il faire au chapitre de la réglementation ou des infrastructures pour promouvoir le concept du port intérieur et peut-être faire une utilisation plus efficace des conteneurs qui vont et viennent?

M. Vickerman : Je suis un fervent partisan des ports intérieurs. Il nous en faut davantage pour rendre notre système plus efficace. Certaines restrictions s'appliquent aux tarifs réglementaires au Canada en matière de chemins de fer, qui ont empêché et qui empêchent une partie de ce développement. Les compagnies de chemins de fer n'ont jamais été prédisposées à négocier avec le marché des produits de base et à faire en sorte que les trains cessent ces activités.

Que ce soit à Saskatoon, en Saskatchewan, au Manitoba ou à Edmonton, si nous considérons le réseau ferroviaire rationalisé, plusieurs ports intérieurs pourraient être utiles.

Le gouvernement devrait faire tout ce qui est en son pouvoir pour permettre le développement de ces ports intérieurs, qui sont sensés du point de vue du marché. Ce devrait d'abord être une équation régie par le secteur privé, le marché, mais ensuite, le gouvernement devrait prendre tous les moyens possibles, y compris une révision des règles restrictives en matière de tarifs ferroviaires, pour permettre aux trains du CN de s'arrêter au port intérieur. Il doit créer un port intérieur faisant appel à des technologies de l'information, où il pourra encore une fois agir de façon constructive en transmettant de l'information en lien avec ce port.

I am a big advocate of the inland port, and I think it is one of the future solutions for North America.

Senator Zimmer: I was in Los Angeles last week at Hollywood and Disneyland. Your presentation is better than any Disneyland production I have ever seen. Congratulations. It was very well done.

When we think about larger ships, we immediately think about bigger: "If you make yours bigger, I will make mine bigger." As soon as you see a bigger ship, the first response is that we need bigger infrastructure.

You have somewhat shown that the little guy can win in this respect. By that, I mean there are other things we can look at such as the efficiencies of a port that can handle it whereby there is a rapid turnover and not necessarily always a larger infrastructure.

In one of the slides on your web site, you point out that a poll of the top 1,000 blue-chip, multinational shippers uncovered that their main priorities, which are almost of equal importance to them, are schedule reliability and consistency and competitive freight rate. The maxim, as you point out, is that the customer wants more and is willing to pay less. I think that is a great line.

In your view, what are the main challenges that we must overcome to increase the efficiencies in the change without disproportionately increasing the rates?

Mr. Vickerman: I am impressed with your research. You have done a good job at looking at some of the other presentations I have given.

Senator Zimmer: I have good assistants.

Mr. Vickerman: The senator has uncovered a jocular principle that I believe needs to be adhered to, namely, that the top 1,000 blue chip shippers in the world, when asked about the governing criteria by which they make selection of port or carrier partner, said that the number one criterion, by about 43 per cent, was that scheduled, reliable service is everything. If you can provide scheduled, reliable, repeatable service 24/7, 365 days a year, that is what we should be focusing on. They say, "Do not talk to me until you make it consistent." Close behind that is the freight rate. A minor third criterion is speed or time.

If I were focusing on the public sector and where a government or a community could make a change, I would focus on helping private sector firms make and maintain scheduled, reliable service.

I will give you an example where I believe we could make a difference. I do agree with you that bigger is not always better. I believe that the change will be on the soft market, that is, the information side of the house, cutting across the modal boundaries, not necessarily big hardware issues. I believe those

Je suis un ardent défenseur du port intérieur qui, je crois, constitue l'une des solutions d'avenir pour l'Amérique du Nord.

Le sénateur Zimmer : La semaine dernière, je me trouvais à Los Angeles, à Hollywood et Disneyland. Votre exposé est meilleur que n'importe quelle production de Disneyland que j'aie vue. Félicitations. C'était du très bon travail.

Quand nous pensons aux grands navires, il nous vient immédiatement l'idée que plus c'est gros, mieux c'est, et qu'en voyant un navire de grande taille, on voudra en construire un plus gros encore. Dès qu'il y a un plus grand navire, la première réaction est d'avoir des infrastructures en conséquence.

Vous avez en quelque sorte démontré qu'un petit joueur pouvait gagner à cet égard. J'entends par là qu'il y a d'autres facteurs à considérer, comme l'efficacité d'un port pouvant faire face à un revirement soudain de situation sans avoir nécessairement de grandes infrastructures.

Dans l'une des diapositives de votre site Internet, vous indiquez qu'un sondage mené auprès de 1 000 grandes entreprises multinationales de premier plan a révélé que leurs principales priorités, qui sont presque d'une importance équivalente à leurs yeux, sont la fiabilité, la constance et les tarifs de fret compétitifs. La maxime, comme vous l'avez fait remarquer, est que le client veut plus pour moins. Je pense que c'est une expression appropriée.

À votre avis, quels sont les principaux défis qu'il nous faut surmonter pour accroître l'efficacité sans augmenter de façon disproportionnée les tarifs?

M. Vickerman : Je suis impressionné par vos recherches. Vous avez fait du bon travail en examinant d'autres exposés que j'ai donnés.

Le sénateur Zimmer : J'ai de bons assistants.

M. Vickerman : Le sénateur a dévoilé un principe crucial, auquel il faut selon moi adhérer; c'est-à-dire que quand on les a interrogés à propos des critères qu'ils utilisent pour choisir un port ou un transporteur partenaire, les 1 000 expéditeurs de premier ordre dans le monde ont répondu que leur critère numéro un, dans une proportion d'environ 43 p. 100, était la fiabilité et la régularité du service. Si l'on peut fournir un service régulier, fiable et renouvelable 24 heures par jour et 365 jours par année, c'est là-dessus qu'on devrait axer ses efforts. Ces expéditeurs ne veulent pas entendre parler d'un service qui n'est pas constant. Ce critère est suivi de près par celui des tarifs de fret, et un troisième critère, mineur celui-là, est la rapidité.

Si je me concentrais sur le secteur public et sur les domaines où un gouvernement ou une communauté peuvent changer les choses, je prioriserais l'aide aux entreprises privées afin qu'elles assurent et maintiennent un service fiable et régulier.

Je vais vous donner un exemple où j'estime que nous pourrions apporter un changement. Je suis d'accord avec vous lorsque vous affirmez que le plus gros n'est pas toujours synonyme de meilleur. Je pense que les modifications devraient porter sur le marché faible, c'est-à-dire l'aspect information, qui traverse les frontières

who respond to that softer side of the equation, focusing on reliability, will be the winners. That does not necessarily mean we all have to be the Port of New York. We cannot all be the hub and spoke. We can be at the end of the spoke and still serve that market well.

Let me give you an example that is current and I think is pretty important. Port security is a big issue. Booz Allan Hamilton did a table-top exercise where they shut down the Port of New York and Savannah, Georgia. Through a radiological portal monitor, they detected a hot detection. We could not find it. About 18 days later, they closed the ports. The rail car exploded in Chicago. We finally found it. There was a \$50-billion loss, and it took 60 days to clear the ports of all their cargo. The \$50-billion loss was horrific. Companies become bankrupt beyond about 10 days of logistics in the supply chain.

In that regard, it is so important that we now have new legislation. For instance, the U.S. President signed the Safe Port Act in October requiring 22 of the largest ports to be radiologically inspected by the end of this year, with the remaining ports inspected by the end of 2008. The Democrats now have new legislation that might force all ports in the U.S. to be 100 per cent radiologically inspected by the end of this year, a phenomenon that I do not think can occur.

Buried in that legislation is something called the green lane capability if you qualify as a Tier 3 C-TPAT — the Customs-Trade Partnership Against Terrorism — which is the Good Housekeeping Seal of Approval that the U.S. Customs and Border Protection issues through the container security initiatives. A green lane would be a certified, compliant user of a port who is allowed to stream cargo without inspection because the technology that is applied is the current one.

The first generation of radiological portal monitors detected false detections. For example, kitty litter sets off our portals. If you are shipping kitty litter, or Mexican tile, or if the trucker has had an isotope medical procedure, he sets off the portal monitor. We are now developing second generation portal monitors that are spectral so we can see that a dirty nuke is inside a barrel of kitty litter. We do not have to stop the train for kitty litter or Mexican tile; it can continue on. If we use that technology and current X-ray examination, and we prove to both Canadian and U.S. border patrols that we have this same image in the same radiological detection at a remote port, like the Strait of Canso or Prince Rupert, we can actually eliminate trains stopping at the border. North America currently has no green lane ports. No one has certified thus.

entre les modes de transport et ne concerne pas nécessairement les grandes questions liées au matériel. Je pense que les intervenants qui feront face à ce côté moins tangible de l'équation et se concentreront sur la fiabilité seront les gagnants. Cela ne signifie pas nécessairement que nous devons tous être identiques au port de New York; c'est impossible que nous ayons tous un réseau en étoile. Mais nous pouvons n'être qu'un rayon de ce réseau et bien desservir ce marché quand même.

Laissez-moi vous donner un exemple d'actualité qui, je crois, est très important. La sécurité des ports est une question de taille. Le cabinet Booz Allan Hamilton a fait un exercice sur table où il a fermé les ports de New York et de Savannah, en Géorgie. Au moyen d'un moniteur-portique radiologique, on a détecté un élément chaud. Nous n'arrivions pas à le trouver. Environ 18 jours plus tard, on a fermé les ports. Le wagon porte-rails a explosé à Chicago. Nous avons finalement trouvé l'élément. Cela a causé des pertes de 50 milliards de dollars, et il a fallu 60 jours pour débarrasser les ports de toutes leurs cargaisons. Cette perte de 50 milliards était terrible. Au-delà d'une dizaine de jours de logistique dans la chaîne d'approvisionnement, les entreprises font faillite.

À cet égard, il est très important que nous ayons maintenant une nouvelle législation. Par exemple, en octobre, le président des États-Unis a signé la Safe Port Act, qui exige que 22 des plus grands ports soient soumis à une inspection radiologique avant la fin de l'année, et les ports restants, d'ici la fin de 2008. Les démocrates ont maintenant une nouvelle législation qui pourrait contraindre la totalité des ports américains à faire l'objet d'une inspection radiographique complète d'ici la fin de l'année, ce qui est selon moi irréalisable.

Enchâssée dans cette loi se trouve une disposition appelée la capacité de voie verte, dont on peut se prévaloir si l'on est admissible au niveau 3 du C-TPAT — le Customs-Trade Partnership Against Terrorism —, qui constitue un sceau d'approbation de bonne gestion émis par l'United States Customs and Border Protection en vertu des initiatives de sûreté des conteneurs. Le qualificatif de voie verte s'appliquerait à l'utilisateur d'un port certifié et conforme à qui l'on permettrait de transporter des cargaisons sans inspection parce que c'est la technologie actuelle qui serait utilisée.

La première génération de moniteurs-portiques radiologiques a fait de fausses détections. De la litière pour chats, par exemple, peut déclencher nos appareils. Si l'on expédie ce produit ou des tuiles mexicaines, ou encore, si le camionneur a subi une scintigraphie, le moniteur-portique se déclenche. Nous mettons actuellement au point une seconde génération de moniteurs-portiques spectraux afin de pouvoir détecter une bombe sale dans un baril de litière pour chats. Nous n'avons pas à arrêter un train qui transporte cette marchandise ou des tuiles mexicaines; il peut poursuivre sa route. Si nous recourons à cette technologie ainsi qu'à l'examen radiographique actuel, et que nous prouvons aux patrouilles frontalières américaine et canadienne que nous obtenons cette même image au moyen de la même détection radiologique dans un port éloigné, comme celui du détroit de

We currently do not deploy the same technology that would not stop a train for a kitty litter detection. I am being extreme here.

The point is that port security is on one side of the coin; port productivity is on the other side. If we used advanced information on what is coming in for that port and we use advanced portal technology, we could actually accelerate the velocity, the implementation of that port security regulation. I have to credit Canada. Canada is already requiring 100 per cent radiological portal inspection. If you "incentivize" that, I believe you will be able to dramatically increase the capability and productivity of the port. Port productivity and port security are not mutually exclusive. In fact, they are highly interdependent. That would be an accelerator. That is an example where you use a soft system to allow our smaller people to be more effective.

Encouraging green lane C-TPAT Tier 3 compliance is good, and I think the Canadian and U.S. customs and border patrol ought to be working together to perfect it. I said at the beginning of my presentation that, in my opinion, we should act as a continent. We ought to erase that border and work together. That technology would help.

Again, I applaud you for your research. You did a great job.

Senator Zimmer: Thank you.

Senator Tkachuk touched on governments and what they can do with the inland ports, but I want to expand that point further. You advocate the elimination of impediments by government such as economic constraints on the private sector. What do you view as the main impediments to members of the cargo transportation logistics chain in the current Canadian environment, and how can those barriers be eliminated, in your opinion?

Mr. Vickerman: I do not have a clear understanding of all those impediments myself. The simple summary answer would be that I think the solution is in the information technology end of that, perfecting and making information technology available, usable and implemented throughout the entire logistics supply chain. We have not even touched the potential of just using information between modes, between 3POs, between a trucker, between a non-vessel operating common carrier. When we get to that point, I believe in large measure that will perfect and help us answer this Asian tsunami that I keep talking about.

Senator Zimmer: I believe in your belief of communism at 10 per cent; I would recommend 20. Sir, I thank you for your venture tonight.

Canso ou de Prince Rupert, nous pouvons éliminer les arrêts des trains à la frontière. À l'heure actuelle, l'Amérique du Nord n'a pas de ports visés par l'initiative de la voie verte. Donc, personne n'a de certification. Actuellement, nous ne déployons pas la même technologie qui permettrait de s'abstenir d'arrêter un train transportant de la litière pour chats afin de le soumettre à un processus de détection. Ici, j'exagère la situation.

Ce qu'il y a, c'est que la sûreté des ports est un côté de la médaille, tandis que la productivité portuaire en est l'envers. Si nous utilisons de l'information avancée quant à ce qui entre dans un port en recourant à une technologie de portique de pointe, nous pourrions accélérer l'implantation de cette réglementation sur la sûreté des ports. Je dois féliciter le Canada. Il exige déjà une inspection totale au moyen de moniteurs-portiques radiologiques. En accompagnant cela d'« incitatifs », je pense que vous pourriez accroître considérablement la capacité et la productivité des ports. Le rendement et la sûreté d'un port ne s'excluent pas mutuellement. En fait, ils sont fortement interdépendants. Cette mesure serait un accélérateur. C'est un exemple d'utilisation d'un système souple afin de permettre aux petits joueurs d'être plus efficaces.

Le fait d'encourager la conformité au niveau 3 du C-TPAT est une bonne chose, et je crois que les patrouilles frontalières canadiennes et américaines doivent travailler de concert pour perfectionner cela. J'ai dit au début de mon exposé qu'à mon avis, nous devrions agir en tant que continent. Il nous faut effacer la frontière et travailler ensemble. Cette technologie nous aiderait.

Encore une fois, je vous félicite pour votre recherche. Vous avez fait du bon travail.

Le sénateur Zimmer : Merci.

Le sénateur Tkachuk a évoqué la question des gouvernements et de ce qu'ils pouvaient faire au chapitre des ports intérieurs; mais j'aimerais qu'on élabore sur ce point. Vous préconisez l'élimination des obstacles imposés par le gouvernement, comme les contraintes économiques visant le secteur privé. Quelles sont, selon vous, les principales entraves pour les membres de la chaîne logistique du fret de conteneurs dans le contexte canadien actuel, et comment pourrions-nous les éliminer?

M. Vickerman : Moi-même, je ne comprends pas clairement tous ces obstacles. Je vous répondrais sommairement qu'à mon avis, la solution se trouve dans les technologies de l'information, en les perfectionnant, en les rendant disponibles, utilisables et implantées partout dans la logistique de la chaîne d'approvisionnement. Nous n'avons même pas touché au potentiel de la simple mise en commun de l'information entre les modes de transport, entre les 3PL, un camionneur et un transporteur public utilisant des réseaux de transport autres que maritimes. Lorsque nous en serons là, je pense que dans une large mesure, cela perfectionnera le processus et nous aidera à faire face à ce raz-de-marée asiatique dont je ne cesse de parler.

Le sénateur Zimmer : Je partage votre opinion quant à la nécessité d'un brin de communisme; mais je recommanderais qu'il y en ait légèrement plus que cela. Monsieur, je vous remercie d'avoir pris la peine de venir ici ce soir.

Senator Eyton: Thank you for your presentation, which was enlightening to me and I am sure to all members of the committee. I say that for two reasons. First, you gave us, dramatically, world trends so that Canada and its concerns could be seen as part of an overall picture. That fact is rather frightening but, on the other hand, it is something that we should be trying to make recommendations about.

Second, most of our witnesses are part of an overall system. They acknowledge and pay tribute to it. We have heard from the ship guys, the railway guys, the truck guys and from the distribution people. To see an overall picture within a set of trends is very useful. I am sure it will impact very much on the way we present the material we discovered in this committee.

This issue is complicated. I have a business background. I look at it and say that this requires planning, which establishes priorities. From the priorities, we need to fix the kind of investments that are required. We then need to put it in place and manage all of the system and do it well, and we have to achieve buy-in from all the component parts. That is really complex.

I will challenge you. Let us assume that I am the Government of Canada, which is who we represent here. We have a challenge and we must do something intelligent about it. This is a broad question, but what are the priorities? What can and should the system do, altogether? What is the vision? What can we do now collectively given the state of this industry? You know much about the Canadian state. What role can the government play in making it happen? I know those are very big questions, but we are challenged in a complementary way.

Mr. Vickerman: I am a consultant, a hired gun to some of these institutions. Your depiction of a complex, almost stochastic system knit together differently, in different parts, is pretty hard to come up with.

I will be critical of the U.S. right here. Up until January of last year, the U.S. did not have a federal freight policy, period. The policy was to relegate the decisions to states and to allow the states to perfect what is best for the populous, with politics always being local when it comes to hierarchy.

Last January, the U.S. Deputy Secretary of Transportation — and I participated on the committee that formed it — created a freight framework analysis and published a set of frameworks by which you could address the issues you just talked about. It has been quiet; not a lot of people have read it. You could go to the website right now. If you are interested, I will provide you a copy of the proposed U.S. federal freight policy framework.

Part of that framework says that to do anything, we need to measure what it is that we are doing. So many players are competing head to head that they all measure things differently. Ports do it. They measure themselves in TEUs, or revenue tonnes,

Le sénateur Eyton : Merci pour votre exposé, qui était enrichissant pour moi tout comme pour le comité entier, j'en suis certain. Je dis cela pour deux raisons. Premièrement, vous nous avez révélé de façon saisissante les tendances afin que le Canada et ses préoccupations puissent être vus comme des éléments d'un tableau d'ensemble. Ce fait est assez effrayant; en revanche, cela nous donne matière à essayer de formuler des recommandations.

Deuxièmement, la plupart de nos témoins font partie d'un système global, auquel ils rendent hommage. Nous avons entendu des gens du milieu des navires, des chemins de fer, des camions et du secteur de la distribution. Le fait de voir un portrait d'ensemble dans le contexte d'une série de tendances est très utile. Je suis certain que cela aura une forte incidence sur la façon dont nous présenterons l'information découverte à ce comité.

Ce dossier est compliqué. Je viens du milieu des affaires. En examinant la situation, je me dis qu'il faut une planification afin d'établir des priorités. De là, nous devons assurer le type d'investissements requis, puis mettre en place et gérer tout le système comme il se doit, et gagner la participation de toutes les parties constituantes. C'est très complexe.

Je vous mets au défi. Supposons que je suis le gouvernement du Canada, que nous représentons ici. Nous sommes confrontés à une difficulté, et nous devons y réagir intelligemment. C'est une question assez vaste, mais quelles sont les priorités? Qu'est-ce que le système devrait et pourrait faire? Quelle est la vision? Que pouvons-nous faire collectivement maintenant, compte tenu de l'état de cette industrie? Vous en savez long sur la souveraineté du Canada. Quel rôle le gouvernement pourrait-il jouer pour que cela se réalise? Je sais qu'il s'agit là de très grandes questions, mais nous sommes mis au défi de façon complémentaire.

M. Vickerman : Je suis un consultant, un mercenaire pour certaines de ces institutions. Votre représentation d'un système complexe, presque stochastique et élaboré différemment selon ses diverses composantes, est assez difficile à réaliser.

Ici, je vais critiquer les États-Unis. Jusqu'en janvier de l'année dernière, ils n'avaient aucune politique fédérale relative au transport des marchandises, point final. La politique était de se décharger des décisions auprès des États et de leur permettre d'élaborer ce qui était le mieux pour la population, les décisions politiques étant toujours prises par les autorités locales.

En janvier dernier, le secrétaire adjoint du ministère des Transports américain — et j'ai siégé au comité qui l'a formé — a créé une analyse du cadre du secteur du fret et publié une série de structures permettant de régler les problèmes dont vous venez de parler. Cela n'a pas fait de vagues; peu de gens ont lu le document. Vous pourriez consulter le site Internet maintenant. Si cela vous intéresse, je vous fournirai une copie du projet de politique fédérale américaine relative à un cadre stratégique sur le transport des marchandises.

Selon une partie de ce cadre, pour faire quoi que ce soit, nous devons évaluer la nature de nos activités. Tant de joueurs se livrent concurrence qu'ils mesurent tous les choses différemment. Les ports le font. Ils se mesurent eux-mêmes en EVP, en tonnage

or units of whatever, because they always want to be different. We have to come up with a more uniform performance measurement to understand and cut across that issue. As soon as you do that, a real big problem emerges in that you begin to detect winners and losers. You detect who is operating more efficiently and who is not. I believe there are some hierarchy of performance measures that could be applied to a system that does not, per se, determine who are winners and losers in the process.

This issue is pretty complex, but I like the national freight policy framework that was published in the United States. I am more knowledgeable about the U.S. than I am about Canada. However, it has not been very popular and has not been addressed very much. I believe the framework in there is as applicable to Canada as it is to Mexico and to the U.S. I believe in performance measures that look to the freight framework analysis to ensure that we can answer those questions. There are seven framework principles in that process.

I will ensure that the clerk gets a copy of the little known and little published policy from last January. Jeffrey Shane made the announcement at the National Academy of Sciences down in the U.S. I believe that framework could be one road map to help you look at your systems vis-à-vis the U.S. systems.

Again, you are talking to a person who is a consultant. I will make a joke of this, but confusion begets consulting. That is to say, the more confused people are, the more consultants they need to help. That tells us that we need to have everyone around the table. I believe that we have not included all the people around the table. If you took the freight framework that the U.S. just tried, which has not yet been accepted, applied it to Canada and then brought to the table practitioners who care about the system, then I believe you could fill that framework out. I believe you could start measuring across those modal boundaries with standard performance measures and start identifying some of the issues. As a result of all that, you will be to pinpoint certain problems, but you will then need to solve those problems. Putting money where that choke point is will advantage Saskatchewan over someone else, or Nova Scotia over British Columbia, but so be it if it is part of and viewed as the entire system and the need is there to perfect that linkage. This is a very complex issue, full of constituents who may or may not want to participate.

Senator Eyton: You seem to regret identifying winners and losers, but it seems to me the system will not work unless you identify winners and losers. There have to be some losers if you are to improve the system overall.

I will make it more local. You talked about Tacoma as a place where you carried on a radical experiment. You referred to it as an agile port, which has a lot to do with information, convergence and cooperation between the moving pieces that make up a port and shipping hub. How did you achieve buy-in then? Was it the

payant transporté ou en unités de toutes natures, parce qu'ils veulent toujours se différencier. Nous devons trouver une mesure du rendement plus uniforme pour comprendre et régler cette question. Dès qu'on l'aura fait, un gros problème surgira, car on commencera à établir une distinction entre les gagnants et les perdants. On verra qui fonctionne plus efficacement et qui échoue à ce chapitre. Je pense qu'une certaine hiérarchie des mesures de rendement peut être appliquée à un système qui ne détermine pas, en lui-même, les gagnants et les perdants dans le processus.

Cette question est fort complexe, mais le cadre stratégique national relatif au transport de marchandises publié aux États-Unis me plaît. Je m'y connais davantage pour ce qui est des États-Unis que du Canada. Quoi qu'il en soit, cette mesure n'a pas été très populaire, et on n'en a pas beaucoup parlé. Je pense que le cadre qu'elle renferme peut s'appliquer tant au Canada qu'au Mexique et aux États-Unis. Je crois en des mesures de rendement tenant compte d'une analyse du cadre relatif au fret pour pouvoir répondre à ces questions. Il y a sept principes de base dans ce processus.

Je m'assurerai que le greffier ait une copie de la politique du mois de janvier dernier qui est très peu connue et qui a été très peu publiée. Jeffrey Shane en a parlé à l'Académie nationale des sciences des États-Unis. Je crois que ce cadre de travail pourrait servir de feuille de route pour vous aider à comparer vos systèmes à ceux des États-Unis.

Je vous rappelle que vous parlez à quelqu'un qui est consultant. Je peux même faire une blague et dire que la consultation naît de la confusion. C'est-à-dire que plus les gens sont dans la confusion, plus nombreux sont les consultants dont ils ont besoin. Ce qui veut dire que tout le monde doit se réunir autour de la table. Ce qui n'a pas été le cas à mon avis. Par exemple, si vous appliquiez le système de transport de marchandises que les États-Unis viennent d'essayer et qui n'a pas encore été accepté au Canada et que vous invitiez des experts intéressés par ce système, je crois que vous pourriez élaborer ce cadre de travail. Vous pourriez commencer par mesurer les limites modales au moyen de mesures normales de rendement et commenceriez à identifier et à mettre le doigt sur certains problèmes qu'il vous faudra ensuite résoudre. Investir où se trouve ce goulot d'étranglement sera à l'avantage de la Saskatchewan par rapport à une autre partie ou à la Nouvelle-Écosse par rapport à la Colombie-Britannique. Eh bien soit, si cela fait partie du système et est perçu comme étant le système global et si la nécessité d'améliorer ce lien existe. Le problème est très complexe, et beaucoup d'électeurs peuvent ou non souhaiter y participer.

Le sénateur Eyton : On dirait que le fait d'identifier les gagnants et les perdants ne vous plaît pas, mais il me semble que le système ne peut fonctionner que si les gagnants et perdants sont identifiés. Il doit y avoir quelques perdants si l'on veut améliorer globalement le système.

Je prendre un exemple plus local. Vous avez mentionné une expérience radicale faite à Tacoma. Vous l'avez qualifié de port souple, c'est-à-dire que la formation, la convergence et la coopération entre les éléments de mobilité qui constituent un port et une plaque tournante sur le plan de l'expédition sont

railroad company called Burlington Northern? If you achieved it in the one port — at least for a period of time while you were doing the test — is it not possible to extend that to other ports and say, "See what those guys won? See the example they set? See the economies they achieved?" Is that not possible?

Mr. Vickerman: It is possible. The agile port test in Tacoma was sponsored by the U.S. military with the belief that if we were successful at agile port, the excess capacity achieved could be used by the military, which was really their objective. You have correctly identified the real potential. It has a commercial application to make the system work better.

One of the important things we did is that we brought longshore labour to the table. I went down to the ILWU headquarters in San Francisco and asked for the Coast Committee, which is comprised of representatives of every port on the West Coast that has the International Longshore and Warehouse Union. I asked the president of the union to be a subconsultant to us. I had to hire the ILWU. That was the first time I ever did that in my life because I could not go on to a terminal with a PDA and make notations of speed without having a marine clerk next to me in that process. Those are the work rule issues there.

That act, for the first time, brought the ILWU to the table in a constructive fashion that was not going to deleteriously affect the outcome. In my opinion, that is the first time on the West coast that has ever been done. I believe that more and more of those kinds of tests and deploying more and more caring, concerned people, including labour, would be helpful. Obviously, if you were to talk to the Pacific Maritime Association, the collective bargaining arm for the employers, they might view it differently. However, I believe that one of the main achievements for that agile port was that for the first time in history a longshore labour union actually participated in the application of a technology. I think we should do more of that. The same unions apply to Canada that apply to the U.S. and to Mexico. I think you could, in fact, do more.

Let me tell you why, however, some people have said that we will not do it. To load a ship in Kaohsiung, Keelung or Osaka for a train departure destination in Kansas City or New Jersey or Melford, Nova Scotia, requires the ship owner and the beneficial cargo owner to pre-sort in overseas ports in advance. It is too easy right now just to dump it at the port. Figuratively speaking, we bring the ship in, turn it upside down and kind of dump it in the port. We do the same thing with rail. We kind of dump it. We then run around trying to figure out where everything is. It is easier today not to do that and to just designate it for a port.

We could incentivize through tax credits, or the like, a shipper or a beneficial cargo holder for overseas loading. If we knew in LA/Long Beach that we could build half of what is required and it

importants. Comment avez-vous alors pu réaliser des achats? Était-ce la compagnie de chemins de fer Burlington Northern? Si vous avez pu le faire dans un port — du moins durant la période couverte par l'essai — n'est-il pas possible de le faire dans d'autres ports et dire : « Voyez-vous les avantages qu'ils ont retirés? Voyez-vous l'exemple qu'ils ont établi? Voyez-vous ce qu'ils ont réalisé sur le plan économique? N'est-ce pas possible? »

M. Vickerman : C'est possible. L'essai du port souple à Tacoma a été parrainé par l'armée américaine avec l'espoir que si l'expérience réussissait dans un port souple, la capacité excessive obtenue pourrait être utilisée par l'armée, ce qui était en fait leur objectif. Vous avez bien reconnu le vrai potentiel. Il a une application commerciale pour améliorer le système.

L'invitation des syndicats de dockers a été l'une des choses importantes que nous avons faite. Je suis allé au siège social de l'ILWU à San Francisco et j'ai demandé à rencontrer les membres du comité de la côte, qui est composé de représentants de chaque port situé sur la côte ouest où se trouve le syndicat International Longshore and Warehouse Union. J'ai demandé au président du syndicat de nous servir de sous-consultant. J'ai dû employer les services de l'ILWU. C'est la première fois que j'ai fait cela dans ma vie car je ne pouvais pas aller dans une gare avec un PDA et prendre des notes sur la vitesse sans avoir près de moi un commis du secteur maritime à cause des règles de travail en vigueur là-bas.

Cette action a permis d'avoir, pour la première fois, l'ILWU à la table de manière constructive et qui n'allait pas nuire au résultat. À mon avis, c'est la première fois que cela a été fait sur la côte ouest. Je crois qu'il serait utile de mener de plus en plus de ce genre d'essais et de déployer des gens sérieux et soucieux, compris les syndicats. Le point de vue de Pacific Maritime Association qui est responsable de la négociation collective des employeurs, serait évidemment différent. Cependant, je crois que l'une des plus grandes réalisations de ce port souple a été que pour la première fois dans l'histoire, un syndicat de dockers a participé à l'application d'une technologie. Je pense que cela devrait se faire plus souvent. Les syndicats sont les mêmes au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Je pense que vous pourriez le faire plus souvent.

Permettez-moi, cependant, de vous dire la raison pour laquelle certaines personnes ont dit que nous ne le ferons pas. Pour charger un navire à Kaohsiung, Keelung ou Osaka pour une destination ferroviaire à Kansas City ou au New Jersey ou à Melford, en Nouvelle-Écosse, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison doivent préalablement sélectionner des ports outre-mer. Il est trop facile à l'heure actuelle de décharger la cargaison au port. Autrement dit, le navire arrive, on le renverse pour le décharger au port. Nous faisons la même chose avec les trains. Nous les déchargeons en quelque sorte. Ensuite nous essayons de déterminer où tout se trouve. Il est plus facile aujourd'hui de ne pas faire cela et de simplement choisir un port.

Nous pourrions offrir des incitatifs, comme des crédits d'impôt ou quelque chose de similaire, à un expéditeur ou un propriétaire de cargaison pour le chargement fait à l'étranger. Si nous savions

could save us billions, then maybe we ought to incentivize the carrier overseas to load the ship over there. Right now they do not do that and it is too hard.

That same kind of test, with the right people around it, such as longshore labour, is a perfect example of where we ought to be achieving model results in the system. When you can say that we actually doubled the throughput and did not build anything and did not add a stick of equipment or a single person, that is pretty compelling. By the way, we did it at 40 per cheaper cost because we ran the experiment both on time and on cost.

Although the agile port was viewed as a radical experiment, I believe that elements of it are the future of our logistics system.

Senator Eyton: Might we buy that technology? It sounds good to me.

Mr. Vickerman: You do not have to buy it. All you have to do is go into the computer of the ship or the train and realign the assignment of the box. You or I could do it right now. It is not a computer or a new algorithm or simulated Monte Carlo, et cetera. All it requires is going into the loading system of the ship and assigning that box, not for what benefits the ship, but for what benefits the end distribution when it is transferred. It is not really a technology. To be honest, it is pretty simple. However, it is radical and a lot of people do not agree with it.

Senator Fox: Most of my questions have been answered. I found the presentation to be extremely interesting.

I do have one query that I would like to put on the table concerning the competitiveness between ports and differentiators. I will start with an example.

Ireland has a tax system that makes it advantageous for a corporation to invest in Ireland compared to other jurisdictions in the world. Are there any differentiators that make a port more profitable or competitive based on the legal or corporate structure? If I look at all of those ports in North America or around the world with which you are familiar, are there any impediments in setting up that legal structure that make one port more competitive than another?

I will give you another example. At one point we lost a very good baseball team in Montreal, the Montreal Expos. They were looking at building a new stadium. The whole delegation from Montreal visited Baltimore to see how their stadium was being built. The amusement taxes and rebates made it a lot easier to build a new park there than in Montreal. That is the point I am trying to make. Are there differentiators of that kind that cause impediments to Canadian ports vis-à-vis eastern seaboard ports in particular?

que nous pourrions construire la moitié de ce qui est requis aux ports de Los Angeles ou de Long Beach et que nous économiserons des milliards de dollars, nous pourrions alors offrir des incitatifs aux transporteurs pour qu'ils chargent leurs navires à l'étranger. Aujourd'hui, ils ne le font pas et c'est trop difficile.

Le même genre d'essais, effectués avec des personnes compétentes, comme les syndicats de dockers, serait un exemple parfait du genre de résultats que nous devrions réaliser dans le système. Pouvoir dire que vous avez doublé la livraison sans construire quoi que ce soit et sans ajouter ni matériel ni une seule personne est un argument très convaincant. Soit dit en passant, nous l'avons fait à coût 40 fois moins cher car l'essai a été effectué en tenant compte des facteurs temps et argent.

Bien que le port souple ait été perçu comme une expérience radicale, je crois que certains de ses éléments constituent l'avenir de notre système logistique.

Le sénateur Eyton : Pourrions-nous acheter cette technologie? Elle me paraît être bonne.

M. Vickerman : Il n'est pas nécessaire de l'acheter. Tout ce qu'il faut, c'est ouvrir une session de l'ordinateur du navire ou du train et réajuster l'affectation de la boîte. Vous ou moi pourrions le faire maintenant même. Il ne s'agit pas d'un ordinateur, d'un nouvel algorithme ou d'une simulation de Monte-Carlo, et cetera. Il suffit simplement d'entrée dans le système de chargement du navire et de faire l'affectation de la boîte, pas pour ce qui avantage le navire, mais pour ce qui avantage la distribution finale, quand le transfert a lieu. Ce n'est pas vraiment une technologie. Pour être honnête avec vous, c'est très simple. Cependant, c'est radical et beaucoup de personnes la contestent.

Le sénateur Fox : Vous avez donné des réponses à la plupart de mes questions. J'ai trouvé votre exposé extrêmement intéressant.

J'ai une question sur la concurrence entre les ports et les différenciateurs. Je vous donne un exemple.

L'Irlande offre des avantages fiscaux aux entreprises qui veulent investir dans ce pays plutôt qu'ailleurs. Y a-t-il des différenciateurs qui font qu'un port soit plus rentable ou plus compétitif grâce à sa structure juridique ou administrative? Est-ce que les ports d'Amérique du Nord ou dans le monde que vous connaissez ont des obstacles au niveau de leur structure juridique faisant qu'un de ces ports soit plus concurrentiel qu'un autre?

Je vous donne un autre exemple. Il y a quelques années, nous avons perdu une très bonne équipe de base-ball à Montréal, les Expos de Montréal. Ils voulaient construire un nouveau stade. La délégation de Montréal s'est rendue au complet à visiter Baltimore pour voir la façon dont était construit leur stade. Il était plus facile de construire un nouveau parc là-bas qu'à Montréal en raison de la taxe d'amusement et des dégrèvements fiscaux. Voilà ce que j'essaie d'expliquer. Y a-t-il des différenciateurs de ce genre qui défavorisent les ports canadiens par rapport aux ports de la côte est en particulier?

Mr. Vickerman: I have seen in my travels and practice many examples of a legal or business practice that has been constrained by a local mandate of some sort. It is hard for me to characterize one or two or to tell you exactly what should be eliminated.

I will say that the efficiency and productivity of the system should be the paramount focus. There have to be tax credits and incentives, but look at what Canada recently did with regard to the foreign trade zone issues. As I understand it, the Canadian foreign trade zone practice versus the U.S. trade zone practice has been generally brought into alignment or agreement. The idea that a port is part of a foreign trade zone where the tariffs on its freight are not assessed until the value-added product is moved out of the foreign trade zone, as well as the idea to establish sub-zones and to create common foreign trade zone practices, are all positive.

From my perspective, the governing factor should be a focus on the efficiency of the movement of freight in and out. Anything legal, regulatory or otherwise that prematurely affects the regulation is something that should be dealt with.

I will use a U.S. issue, but a radical example. We have two unions in North America — the International Longshore and Warehouse Union on the West Coast and is the International Longshoreman's Association, the ILA, on the East Coast. This will sound like I am labour bashing, but I am not. I am an advocate of and actually work for the labour unions; I have a contract with the ILWU every two years to review technology with them.

It was not too many years ago that on the East Coast, in Baltimore, the longshore labour did not work in the rain. Furthermore, you could not call the day before and order a crew from the hall a day in advance. It was called telephonic hall hiring. It was prohibited. You had to call the day that you wanted the labour. You had to call in the morning.

In my opinion, labour work rules, legal impediments, regulatory impediments, anything that would effect the efficiency or productivity of the port or the intermodal system need to be tested against that efficiency and altered, if need be, in order to perfect the system. There are many examples where local work rules are quite onerous.

Senator Merchant: What is your view on where the markets for mega-ships will be and why? Let me explain.

Representatives from the Port of Vancouver told the committee that the mega-container vessels are not likely to be deployed on the Asia-Pacific service because the crossing is too short and the number of top-up ports on the "string" would slow the vessels down. On the other hand, we were told that the East Coast will be the last market for the largest container ships because, with the exception of Halifax and Canso, it has a silt problem. What do you think of that?

Mr. Vickerman: I have a drawer full of predictions from marine carriers as to what will and will not happen with mega ships. I will not name the company, but a newspaper article, an

M. Vickerman : Au cours de mes déplacements et de mon travail, j'ai vu beaucoup de structures juridiques ou commerciales qui étaient pénalisées par un mandat local ou par autre chose. Il m'est difficile de vous en décrire une ou deux ou de vous dire exactement ce qui devrait être éliminé.

Je dirais que la priorité devrait être accordée à l'efficacité et à la productivité. Il faut qu'il y ait des crédits d'impôts et des incitatifs, mais regardons ce qu'a fait le Canada pour les zones franches. D'après ce que je comprends, les mesures appliquées par le Canada pour les zones franches ont été alignées sur celles des États-Unis ou bien elles concordent avec celles des États-Unis. L'idée qu'un port fait partie d'une zone franche où les tarifs imposés aux marchandises ne sont pas évalués tant que le produit à valeur ajoutée ne sort pas de la zone franche et l'idée d'établir des sous-zones et de créer des mesures communes concernant les zones franches sont positives.

À mon avis, le facteur décisif devrait être l'efficacité du transport des marchandises. Tout ce qui, sur le plan juridique, réglementaire ou autre, porte atteinte à la réglementation devrait être examiné.

Je vais utiliser un exemple des États-Unis, un exemple radical. Nous avons deux syndicats en Amérique du Nord — International Longshore and Warehouse Union sur la côte ouest et International Longshoreman's Association (ILA) sur la côte est. Vous allez croire que je vais en découdre avec les syndicats, mais ce n'est pas le cas. Je défends les syndicats et en fait je travaille avec eux. J'ai conclu un contrat avec l'ILWU pour examiner avec ce syndicat la technologie tous les deux ans.

Il y a encore quelques années, sur la côte est, à Baltimore, les dockers ne travaillaient pas sous la pluie. En outre, il n'était pas possible de téléphoner le jour avant pour réserver une équipe. On appelait cela l'embauchage syndical au téléphone. C'était interdit. Il fallait téléphoner le jour même où l'on avait besoin de travailleurs. Il fallait appeler le matin.

À mon avis, les règles de travail syndicales, les obstacles juridiques, les obstacles réglementaires, tout ce qui nuit à l'efficacité ou à la productivité du port ou du réseau intermodal doit être évalué en fonction de l'efficacité ou modifié, si nécessaire, afin d'améliorer le système. Les exemples ne manquent pas où les règles de travail syndical coûtent beaucoup d'argent.

Le sénateur Merchant : À votre avis, où se trouvent les marchés pour les méganavires et pourquoi? Permettez-moi d'expliquer.

Les représentants du port de Vancouver ont dit au comité qu'il est peu probable que des porte-conteneurs géants soient déployés pour le service Asie-Pacifique, car la traversée est courte et le nombre de ports où il faudrait s'arrêter pour compléter le changement est trop élevé, ce qui ralentirait le navire. Par ailleurs, on nous a dit que la côte est sera le dernier marché pour les porte-conteneurs géants car, à l'exception de Halifax et de Canso, elle a un problème de limon. Qu'en pensez-vous?

M. Vickerman : J'ai un tiroir plein de prédictions faites par des transporteurs maritimes au sujet de l'avenir des méganavires. Je ne dirais pas le nom de la compagnie, mais un article de journal,

interview, that says container ships in the Atlantic will never get above 4,000 TEUs. I have predictions from influential people in certain ports saying this or that will not happen. I have shown you pictures of the *Emma Maersk* at 14,000 twenty-foot equivalent units, which outstrips anything anyone ever considered. There are four of them either under construction or floating and there will be 11 more. As soon as those vessels are put into the fleet, there will be a ripple effect through the fleet and out of the bottom they will scrap older vessels, older keels and reassign smaller issues.

I concur that North America will not see the mega ships, the *Emma Maersk* or the *Ebba Maersk*. These are named after the spouses of the Maersk executives. In my last presentation I referred to the mega ships as monsters. A young lady said you shouldn't refer to them as monsters because they have female names.

It is true, in my opinion, that we will not see the mega ships in North America immediately, if ever. I should not say that because the progress of this whole thing is dramatic. However, we will see the ripple effects on the fleet. Montreal is different because of the St. Lawrence Seaway. There is a restriction there so I would exempt it. Certainly Vancouver, the West Coast and the East Coast will see added increases in ship size and volume because the mega ships have gone in and there is a ripple effect.

It is also true that the mega ships will not call at very small load-out ports. It will do what they call "first port in" or "last port out" calls. They want to come in, dump as much cargo as they can and go back, or they come in and they call big mega hubs and go back. That is the case.

I differ with the analysis of the East Coast. I am perhaps on the edge more than anyone in the industry because of that. Let us say we are a shipper and bringing our freight into the West Coast. I showed you proof that the West Coast cannot take the Asian import volumes. We are facing another slowdown with the ILWU either at the end of this year or the beginning of the next.

Let us say that I am shipping hundreds of millions of dollars of freight to the West Coast, and I am going to experience a seven-day slowdown. No way will I do that.

Am I going to accept 35 per cent increases in rates from railroads to ship to LA/Long Beach? Maybe not.

Am I going to take the rate increases proposed in the Panama Canal? Maybe not. If I do, I might go backwards through the Suez. Although the political stability of the Suez is in question, it has been blocked before. The U.S. navy had to raise the ships to clear it. It is clear to me that if I want reliable and dependable service, I may go backwards. I believe we are on the cusp of seeing significant increases of traffic through the Suez and we will see larger vessels in the Atlantic.

une interview, dit que la capacité des porte-conteneurs dans l'Atlantique ne dépassera jamais 4 000 EVP. J'ai des prédictions faites par des personnes influentes dans certains ports disant que cela ou ceci ne se passera pas. Je vous ai montré des images du *Emma Maersk* qui a une capacité de 14 000 EVP, ce que personne n'avait jamais envisagé. Quatre sont en construction ou en mer et il y en aura onze autres. L'entrée en service de ces navires aura un effet d'entraînement et les vieux navires, les vieilles quilles seront éliminés et les petits problèmes seront réévalués.

Je conviens que l'Amérique du Nord ne verra pas les méganavires, le *Emma Maersk* ou le *Ebba Maersk* qui portent le nom des épouses des dirigeants de Maersk. Dans mon précédent exposé, j'ai qualifié les méganavires de monstres et une jeune femme m'a dit que je ne devrais pas le faire car ils portent des prénoms féminins.

Je pense que nous ne verrons pas de méganavires en Amérique du Nord immédiatement, et peut-être jamais. Je ne devrais pas dire cela car le progrès autour de tout cela est considérable. Cependant, nous en verrons les effets d'entraînement dans la flotte. La situation de Montréal est différente à cause de la Voie maritime du Saint-Laurent où une limite est imposée, donc je ne la compte pas. Mais à Vancouver, la côte ouest et la côte est verront de plus en plus de navires plus grands à cause de l'effet d'entraînement créé par les méganavires.

Je pense aussi que les méganavires ne feront pas escale dans des petits ports ayant de très petites capacités de déchargement. Ils feront ce qu'ils appellent des escales au « premier port d'entrée » ou au « dernier port de sortie ». Les navires veulent accoster, décharger le plus possible de marchandises et revenir ou bien ils font escale aux grandes plaques tournantes et reviennent. C'est ce qui se passe.

Je ne suis pas d'accord avec l'analyse de la côte est. Je suis peut-être un peu plus énervé que quiconque dans l'industrie à cause de cela. Supposons que nous sommes un expéditeur et que nous apportons notre marchandise sur la côte ouest. Je vous ai prouvé que la côte ouest ne peut pas recevoir les importations asiatiques. L'ILWU menace de faire un autre ralentissement de la production soit à la fin de cette année soit au début de l'année prochaine.

Disons que je projette d'expédier des centaines de millions de dollars en marchandises à la côte ouest et qu'un ralentissement de la production est prévu pendant sept jours. Il sera hors de question que j'expédie quoi que ce soit.

Est-ce que je vais accepter 35 p. 100 d'augmentation de tarifs des compagnies de chemins de fer pour expédier vers LA/Long Beach? Peut-être pas.

Vais-je accepté les augmentations des tarifs proposés au canal de Panama? Peut-être pas. Si je le fais, je pourrais revenir par le canal de Suez. Bien que la stabilité politique des pays entourant le canal de Suez soit incertaine, il a déjà été bloqué. La marine américaine a renfloué des navires pour le rouvrir à la navigation. Il me semble évident que si je veux un service fiable, je peux revenir sur mes pas. Je crois que nous sommes sur le point de voir des augmentations considérables de trafic dans le canal de Suez et de plus gros navires dans l'Atlantique.

The final question was depth of water. I like to make a joke of this. A famous naval architect by the name of Archimedes — well, he was not really a naval architect.

Senator Merchant: He was a relative of mine. I am Greek.

Mr. Vickerman: Your relative, Archimedes, basically said that as the containerships get wider and longer, their depth is not proportional to TEU capacity. It is proportional to the volume of displaced water. That means as these ships get wider, the draft is shallower. I could melt the 14,000 TEU *Emma* over 25 hectares and have a half meter draft. That is what Archimedes said. He knew nothing about containers.

As we get bigger and bigger, we get shallower and shallower. We have problems with manoeuvring, with air drafts. We cannot get under bridges. The point is that if we are getting shallower and shallower, all we need is manoeuvring room. Right now the maximum vessel draft is about 48 feet. We use two feet of under-keel clearance because we do not wish to scrape the hulls. They have anti-fouling paint and cathodic protection anodes on them, which is very expensive stuff that we do not want to scrape off. Also, at low speed the stern of the vessel, because of inertia, squats. The slang in the industry is squat. We allow two feet of squat or vertical ship movement because of the inertial propeller system capability and two feet of under-keel clearance. If you add that to 48 we get 52. If we get wider vessels, 52 to 53 to 54 is about as deep as we need to go. The Strait of Canso is 175 feet deep. The Port of Seattle is 938 feet deep; there is a big gorge. The Virginia Port Authority's approach channel is 55 feet on one side and 50 on the other.

In general, if you are in the 50- to 53- to 54-foot range, you are probably okay from a containership standpoint for a long time. A lot of our harbours can do that and more can do that. For that reason, and because reliable service will not have to contend with the congestion, I believe we will see much larger vessels on the Atlantic. I do not see LA/Long Beach putting four or five times its current volumes through their port. I just cannot conceive of that.

I am a proponent of the backwards flow through the Suez. If I were a shipper, it would be a more reliable service. It takes two more vessels in the string so it is more costly.

I beg to differ on what we might see in the Atlantic. I would like to show all the prognostications of the shipping executives from the past. I have a book on how to design a port, and they said the largest containership that would ever come about is 4,000 TEUs. Someone goofed. I think we need to be careful that we are flexible enough to accept it. I think it is driven by commercial issues of reliability, rate and time.

La dernière question concerne la profondeur de l'eau. J'aime bien plaisanter à ce sujet, un célèbre architecte naval du nom d'Archimède — bon, ce n'était pas vraiment un architecte naval.

Le sénateur Merchant : Il faisait partie de ma famille. Je suis grec.

M. Vickerman : Votre parent, Archimède, a pratiquement dit que lorsque le porte-conteneur devient plus large et plus long, sa profondeur n'est pas proportionnelle à sa capacité d'EVP. Elle est proportionnelle à la masse d'eau déplacée. Cela signifie que les navires plus larges ont un tirant d'eau moins profond. Je pourrai fondre les 14 000 EVP du *Emma* sur 25 hectares et avoir un tirant d'eau de 50 cm. C'est ce qu'Archimède a dit, il ignorait tout des conteneurs.

Au fur et à mesure que les navires s'agrandissent, ils perdent en profondeur. Il y a des problèmes de manœuvre, avec les tirants d'air. Les navires ne peuvent pas passer sous des ponts. Ce que je veux dire c'est que si les navires perdent de plus en plus de profondeur, ils ont besoin d'un espace de manœuvre. Aujourd'hui, le tirant d'eau maximale est d'environ 48 pieds. Nous utilisons deux pieds de dégagement sous la quille car nous ne voulons pas racler les coques qui sont revêtues d'une peinture antisalissure et portent des anodes de protection cathodique très coûteuses et nous voulons éviter de les racler. En plus, à faible vitesse, la poupe du navire s'enfonce à cause de l'inertie. Nous prévoyons deux pieds d'enfoncement ou de mouvement vertical du navire à cause de la capacité du système inertiel de l'hélice et deux pieds de dégagement sous la quille. En additionnant cela à 48, nous obtenons 52. Si nous avons des navires plus larges, nous avons besoin d'une profondeur d'environ 52, 53 ou 54. Le détroit de Canso a une profondeur de 175 pieds. Le port de Seattle de 938 pieds; il y a une grande gorge. Le chenal d'accès des autorités portuaires de Virginie est de 55 pieds d'un côté et de 50 de l'autre.

En général, la gamme de 50 à 53-54 pieds ne posera probablement pas de problème à un porte-conteneur pendant longtemps. Beaucoup de nos ports ont cette profondeur. Pour cette raison, et parce que si l'on veut un service fiable, il ne faut pas d'encombrement, je crois qu'il y aura des navires beaucoup plus gros dans l'Atlantique. Je ne crois pas que les ports de LA/Long Beach recevront un volume de quatre ou cinq fois supérieur au volume actuel. Je n'arrive tout simplement pas à le concevoir.

Je suis en faveur d'un retour par le canal de Suez. Si j'étais expéditeur, j'estimerai que le service est plus fiable. Il faut deux autres navires pour compléter le chargement, donc c'est plus coûteux.

Je ne suis pas d'accord avec ce qui a été dit sur ce que l'on pourrait voir dans l'Atlantique. Je voudrais vous montrer tous les pronostics faits par des expéditeurs dans le passé. J'ai un livre sur la façon de construire un port dans lequel ils disent que l'on ne construira jamais un porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 4 000 EVP. Quelqu'un s'est trompé. Je pense que nous devrions être prudents et suffisamment souples pour l'accepter. Je crois qu'il y a des éléments commerciaux liés à la fiabilité, au tarif et au temps.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Vickerman, for your presence here tonight. Your presentation and answers to our questions have been quite beneficial for our study. We wish you a safe trip home.

Mr. Vickerman: One final comment. I put the analogy of a tsunami in my presentation because I believe it is coming and no one talks about it. It is my way of getting people to talk about it.

The Chairman: Thank you.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, June 5, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this morning we will continue our examination on containerized freight. We are pleased to have Mr. John Best, Executive Director, Southern Ontario Gateway Council as our witness. Thank you for accepting our invitation, Mr. Best. We are pleased to have you with us this morning. We will hear from you first and then senators will have questions.

John Best, Executive Director, Southern Ontario Gateway Council: Thank you. It is a pleasure to be here today to talk to you about transportation policy in Canada.

I thought I would provide you with a brief overview of the Southern Ontario Gateway Council and then provide a quick overview of the current transportation climate from our perspective in Ontario. I would then be pleased to take any questions you may have.

The Southern Ontario Gateway Council is patterned after the Greater Vancouver Gateway Council. We all know it has been a tremendous success. It has been in operation for 10 years or more now. We think that the Vancouver Gateway Council played a major role in developing and advising on what ultimately became the Asia-Pacific strategy. We are impressed with their success. There is another Gateway Council, as you know, in Halifax, which precedes us by a year. We launched in December of 2006, so we are new.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Vickerman, d'être venu ici ce soir. Votre exposé et vos réponses à nos questions nous aideront beaucoup dans notre étude. Nous vous souhaitons un bon retour à la maison.

M. Vickerman : Une dernière observation. J'ai fait l'analogie avec un tsunami dans mon exposé car je crois qu'il s'en prépare un et personne n'en parle. C'est ma façon de pousser les gens à en parler.

Le président : Merci.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 5 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de frets conteneurisés actuels et éventuels manutentionnés par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, ce matin, nous allons poursuivre notre étude du fret conteneurisé. Nous sommes heureux d'accueillir M. John Best, directeur général du Southern Ontario Gateway Council, qui sera notre témoin. Merci d'avoir accepté notre invitation, monsieur Best. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous ce matin. Nous allons d'abord vous écouter, puis les sénateurs vous poseront des questions.

John Best, directeur général, Southern Ontario Gateway Council : Merci. C'est un plaisir pour moi de me trouver ici aujourd'hui pour vous parler de la politique des transports au Canada.

J'ai pensé vous donner d'abord un bref aperçu de ce qu'est le Southern Ontario Gateway Council, puis faire un tour d'horizon rapide du contexte actuel où s'inscrivent les transports, de notre point de vue, en Ontario. Par la suite, je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Le Southern Ontario Gateway Council est modelé sur le Greater Vancouver Gateway Council. Or, nous savons tous que le conseil de Vancouver a été un succès foudroyant. Il existe maintenant depuis plus d'une dizaine d'années. Nous croyons que le Vancouver Gateway Council y a été pour beaucoup dans le travail d'élaboration et de consultation à propos de ce qui allait devenir la stratégie Asie-Pacifique. Le succès du conseil nous impressionne. Il y a un autre « conseil de porte d'entrée », comme vous savez, à Halifax. Celui-là nous a devancés d'un an. La naissance de notre conseil à nous remonte à décembre 2006; nous sommes donc nouveaux.

We are not solely interested in the government's investments. We know there will be a major role with private sector investment as well, but it is worth noting that there is nearly \$1 billion allocated now for Asia-Pacific in the most recent budget and something in the area of \$500 million allocated for the Windsor border crossing, whatever form that ultimately takes. There is also \$2 billion allocated in a less specified way covering Ontario and Atlantic Canada.

I think our big pitch today is that we really want to be part of that process. As the provincial and federal governments work on picking the appropriate projects and investments, the Southern Ontario Gateway Council would very much like to be part of that process.

To give you a sense of who we are, our voting members cover most of the major transportation providers in Canada, especially around freight. We have both of the class I railways, as well as the railway association as members. We have the airport authorities of both Toronto and Hamilton. We also have the ports of Toronto and Hamilton as members. The Ontario Trucking Association, Purolator, the Railway Association of Canada, and the St. Lawrence Seaway Management Corporation are also voting members, as well as a couple of private trucking firms. You get a sense that our membership is well-rooted in all modes of transportation.

We then have resource members who represent industry associations like the Automotive Parts Manufacturers' Association and the Canadian Urban Transit Association, as well as the municipal governments in our region. Every municipality in our coverage area is a member, as well as boards of trade and economic development departments within those organizations.

Our mission statement is to achieve excellence in an integrated transportation system for the prosperity of Southern Ontario. We are focused on dealing with the tremendous growth and the increase in economic activity that will take place in the next 20 years in Southern Ontario. We must ensure that the transportation system keeps pace because if it does not keep pace, growth will not occur.

We look forward to working closely with senior governments as well as the private sector, hopefully as a catalyst, if that is possible. We have in mind two kinds of investment and infrastructure. There is the obvious hard infrastructure, which we have neglected in many areas over the years. There is also a policy infrastructure that we think needs to be in place. We are pleased that the government is focused on that at this time.

Nous ne nous intéressons pas qu'aux investissements de l'État. Nous savons qu'il y aura aussi des investissements notables du côté du secteur privé, mais il vaut la peine de noter que le plus récent budget prévoit une affectation de près de un milliard de dollars pour l'Asie-Pacifique et quelque chose comme 500 millions de dollars pour le poste frontalier de Windsor, quelle que puisse en être la forme finale. Il y a également deux milliards de dollars qui sont affectés de manière plus générale à l'Ontario et à la région de l'Atlantique.

Voilà ce que nous voulons faire valoir aujourd'hui : nous souhaitons vraiment faire partie du processus en question. Tandis que les autorités provinciales et fédérales s'appliquent à choisir les investissements et les projets qui conviennent, au Southern Ontario Gateway Council, nous tenons vraiment à faire partie de ce processus.

Pour vous donner une idée de notre organisme, disons que la plupart des grandes entreprises de transport au Canada, surtout celles qui touchent au fret, y sont des membres votants. Il y a les chemins de fer de catégorie 1 aussi bien que l'association des chemins de fer. Il y a les administrations aéroportuaires de Toronto et de Hamilton. Il y a les ports de Toronto et de Hamilton. L'Ontario Trucking Association, la société Purolator, l'Association des chemins de fer du Canada et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent en sont également membres votants, tout comme une poignée d'entreprises de camionnage du secteur privé. Vous voyez donc que tous les modes de transport sont représentés au sein de notre conseil.

Puis, il y a les membres-ressources qui représentent les associations de l'industrie, par exemple l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada et l'Association canadienne du transport urbain, ainsi que les administrations municipales qui se trouvent dans nos régions. Chacune des municipalités de notre zone est membre du conseil, aux côtés des chambres de commerce et services de développement économique qui leur sont rattachés.

Notre mission consiste à mettre sur pied un système de transport intégré marqué au coin de l'excellence en vue de favoriser la prospérité du sud de l'Ontario. Nous travaillons à composer avec la croissance effarante et l'augmentation de l'activité économique qui surviendront au cours des 20 prochaines années dans le Sud de l'Ontario. Nous devons nous assurer que le réseau de transport suit le rythme, sinon, il n'y aura pas croissance.

Nous sommes prêts à collaborer étroitement avec les autorités fédérales et provinciales ainsi qu'avec des intervenants du secteur privé — en jouant, nous l'espérons, le rôle de catalyseur, dans la mesure du possible. Nous avons à l'esprit deux types d'investissement et d'infrastructure. Il y a évidemment l'infrastructure matérielle, que nous avons négligée sous de nombreux aspects au fil des ans. Il y a aussi l'infrastructure immatérielle, c'est-à-dire les politiques, qu'il nous paraît nécessaire de mettre en place. Nous sommes heureux de constater que le gouvernement s'attache actuellement à cette question.

I just attended an international gateway conference in Vancouver where there were 21 papers presented from people all around the world. One might wonder why "gateway" is suddenly the flavour of the day and everybody is focused on gateways and corridors.

They are major employment nodes; hence our interest. They are capital intensive. The good thing about the gateway concept or notion is that it promotes intermodality. That is a big issue as we try to get more efficiency out of the system.

We will never be able to build enough roads in the next 50 years to accommodate all the growth. Clearly there must be a modal shift and I think everyone understands that.

A good thing about a gateway council is that it helps to a certain degree to break down that silo mentality towards transportation. With respect to Southern Ontario, we start thinking about it as a system as opposed to a collection of municipalities squabbling over infrastructure dollars. Those days are gone.

The key is to promote the efficiency of the transportation network as a whole. That forces — and this is not so much a federal issue but it is an important issue — long-term land planning. Intermodal yards and major freight facilities are big. They require a lot of land. They can be noisy and ugly, but they are absolutely essential if we are to expand the transportation system so that it can meet the potential growth.

I will give you some facts and figures in Ontario. The Southern Ontario region, which we take as the Greater Toronto Area easterly as far as Peterborough and westerly into Waterloo, Brant and Niagara, is the twelfth largest region in North America. It is Canada's major economic hub. Sixty-eight per cent of Ontario's GDP is generated in our area and about 27 per cent of the Canadian GDP. It is a significant area.

One other fact I found interesting that you may well have in front of you is that when you look at the reliance on trade of various countries around the world, you see that Canada is number two in its reliance on international trade. Only Germany is ahead of Canada, slightly. Almost 38 per cent of our GDP is dependent on international trade.

If you look at the United States, only 10.2 per cent of its GDP is reliant on international trade. You get a sense of our relative vulnerability, if you will, relative to other countries. Japan is seen as a major world shipper, but only 12.5 per cent of its GDP is reliant on international trade. Japan has huge population centres that can drive much of its own market.

J'arrive d'une conférence internationale sur les villes-portes, tenue à Vancouver. Des gens venus de toutes les régions du monde y ont présenté 21 exposés. On peut se demander pourquoi l'idée d'une « porte d'entrée » a subitement la cote et que tout un chacun s'attache aux villes-portes et aux corridors.

Ce sont de grands concentrateurs d'emplois, d'où notre intérêt. Ce sont des projets qui exigent énormément de capitaux. Ce qu'il y a de bien avec l'idée d'une porte d'entrée, c'est que cela favorise l'intermodalité. Or, c'est important si nous voulons que le réseau soit plus efficace.

Durant les 50 prochaines années, nous ne réussirons jamais à construire suffisamment de routes pour que puisse se réaliser toute la croissance prévue. De toute évidence, il faut qu'il y ait une réorientation des modes de transport, et je crois que tout le monde comprend la situation.

Ce qu'un conseil de porte d'entrée a de bon, c'est qu'il permet de battre en brèche la mentalité de fragmentation qui touche les transports. Dans le cas du Sud de l'Ontario, nous commençons à envisager un réseau, par opposition à un ramassis de municipalités qui se querellent à propos du budget d'infrastructure. Cette époque-là est révolue.

L'important est de promouvoir l'efficacité du réseau de transport dans son ensemble. Ce n'est pas vraiment une question de responsabilité fédérale, mais c'est une question importante : cela force les autorités à planifier l'aménagement des terres à long terme. Les gares de triage intermodales et les grandes installations de traitement du fret occupent beaucoup de terrain. Il faut de grands terrains pour cela. C'est bruyant et c'est laid, mais c'est absolument essentiel, sinon nous n'allons pas parvenir à étendre le réseau de transport pour permettre la croissance prévue.

Je vais vous donner quelques statistiques sur l'Ontario. La région du Sud de l'Ontario, que nous assimilons au Grand Toronto jusqu'à Peterborough, à l'est, et jusqu'à Waterloo, Brant et Niagara, à l'ouest, se situe au 12^e rang des régions d'Amérique du Nord pour la taille. C'est le principal carrefour économique du Canada. La région compte pour 68 p. 100 du PIB de l'Ontario et environ 27 p. 100 du PIB du Canada. C'est une région importante.

L'autre fait qui me paraît important — vous avez peut-être déjà une donnée à ce sujet devant les yeux —, c'est la mesure dans laquelle le Canada compte sur le commerce international : pour le commerce avec divers pays du monde, le Canada vient au deuxième rang. Seule l'Allemagne le devance, et ce n'est que légèrement. Nous dépendons du commerce international pour près de 38 p. 100 de notre PIB.

Si on regarde le cas des États-Unis, on constate que seulement 10,2 p. 100 du PIB américain se rapportent au commerce international. Cela donne une idée de notre vulnérabilité relative, si vous voulez, par rapport aux autres pays. Le Japon est considéré comme un acteur d'importance sur la scène du commerce mondial, mais cela ne compte que pour 12,5 p. 100 de son PIB. Le Japon compte des centres urbains très fortement peuplés qui lui permet d'écouler sur son territoire même une bonne part de sa production.

Eighty-four per cent of Ontario's imports from the United States pass through Southern Ontario, most of that at Windsor and Sarnia and then, to a lesser degree, at Niagara. Ninety-four per cent of what we ship to the United States goes the other way on those bridges and tunnels.

Our organization was founded in response to the fact that our transportation system in Southern Ontario is facing serious pressures, partly due to some underinvestment over the last 20 years. We do not have to dwell on that; it was a fact of life at all levels of government. Now the demands on the system will start increasing fairly quickly and now is the time for proactive management and action to ensure we get the foundation right so that we can experience the projected growth.

Speaking of the growth, in our particular area we see a population increase of 3 million by 2020. We have to find a place to put 3 million more people. We are looking at increases in economic activity in the area of 40 per cent to 60 per cent. Somehow we have to find the assets to move all those goods and people around. It will be a challenge.

I know your focus is on containers and I have a couple of thoughts on that subject. If you look at the major North American ports, the biggest, of course, is Los Angeles-Long Beach and the next biggest is New York-New Jersey, although New York-New Jersey is dwarfed. Los Angeles-Long Beach is handling 13 million TEUs of cargo at this point. That will quadruple by 2020.

New York is handling a little over 4 million TEUs right now. That will triple by 2020. You see similar increases up and down both U.S. coasts. We can anticipate there will be similar increases and demands on the Canadian system, especially in the Pacific area.

The congestion in the Pacific is so great now that it has become economical for some shippers to move cargo through the Panama Canal and the Suez Canal. We are starting to see Asian cargo reaching eastern ports. I am sure you have had that explained to you by others. All projections suggest that trend will continue. They have giant Panamax ships, but the problem with them is that they can only call at a very small numbers of ports.

All of this points to tremendous congestion at these coastal ports and a need to find a new way of moving, sorting and shipping the containers.

The concept of inland ports is being explored in the United States, where containers are simply moved off the dock in the quickest way possible at the congested port level and taken inland where there is more time and room to sort them out and move

Quatre-vingt-quatre pour cent des produits américains importés en Ontario passent par le Sud de l'Ontario, pour l'essentiel à Windsor et à Sarnia, et aussi, dans une moindre mesure, à Niagara. Quatre-vingt quatorze pour cent de ce que nous expédions aux États-Unis retrouvent le chemin des mêmes ponts et tunnels, mais en sens inverse.

Nous avons créé notre organisme parce que le réseau des transports dans le Sud de l'Ontario fait face à de lourdes pressions attribuables, en partie, à l'investissement déficient qui a marqué les 20 dernières années. Nous n'avons pas à nous attarder à ce fait; c'est une réalité pour tous les ordres de gouvernement. Aujourd'hui, les exigences imposées au réseau ont commencé à s'accroître assez rapidement. Le moment est venu d'être proactif et d'adopter des techniques de gestion et des mesures qui nous permettent de nous assurer de jeter les bons fondements, de manière à ce que se réalise la croissance prévue.

En parlant de croissance, dans notre région particulière, l'accroissement de la population devrait se chiffrer à trois millions d'ici 2020. Nous devons faire de la place à trois millions de personnes. Nous envisageons un accroissement de l'activité économique qui se situe entre 40 et 60 p. 100. D'une manière ou d'une autre, nous devons trouver les activités voulues pour transporter toutes ces marchandises et toutes ces personnes. Ce ne sera pas une mince tâche.

Je sais que vous vous attachez à la question particulière des conteneurs, et j'ai moi-même quelques idées à ce sujet. Si on regarde les grands ports d'Amérique du Nord, on constate que le plus grand est, bien entendu, celui de Los Angeles-Long Beach, puis vient au deuxième rang le port de New York-New Jersey, quoique ce dernier paraisse minuscule par comparaison. Les marchandises manutentionnées au port de Los Angeles-Long Beach représentent en ce moment l'équivalent de 13 millions d'EVP. Ce nombre va quadrupler d'ici 2020.

Le port de New York prend en charge un peu plus de 4 millions d'EVP en ce moment. Cela va tripler d'ici 2020. On peut voir que les augmentations ressemblent à cela tout le long des deux côtes américaines. Nous pouvons prévoir des augmentations et des exigences semblables dans le cas du réseau canadien, surtout dans la région du Pacifique.

Le trafic des marchandises dans le Pacifique est à ce point congestionné qu'il est devenu plus rentable pour certains expéditeurs de faire transiter les cargos par le canal de Panama et le canal de Suez. Nous commençons à avoir des cargos asiatiques qui accostent dans les ports de l'est. Je suis sûr que d'autres personnes vous ont expliqué la situation. Selon toutes les prévisions, la tendance va se maintenir. Ils ont les énormes navires Panamax, mais le problème, c'est que ces navires ne peuvent accoster qu'à un très faible nombre de ports.

Tout cela laisse entrevoir une congestion monstre dans les ports côtiers en question et, de ce fait, la nécessité de trouver une façon nouvelle d'assurer le transport et le triage des conteneurs.

Le concept de ports intérieurs fait l'objet d'une certaine exploration aux États-Unis : les conteneurs y sont simplement pris du quai le plus rapidement possible, là où il y a congestion, et expédiés vers l'intérieur des terres, où il y a plus de place et de

them on to their final destinations. There is talk of inland ports in places such as Kansas where there is no water. The items will be brought in by train and truck, mainly train.

The American transportation authority is also looking at inland waterways to see if more container activity can take place on inland waterways. It is that move that may provide an opportunity in Southern Ontario. Halifax is clearly poised to handle a significant increase in containers. At some point, Halifax too will have the need to move that cargo off the somewhat limited oceanside handling facilities. That is where you will start to see more containers on the St. Lawrence Seaway. It has heretofore not made sense.

They are also putting different goods in containers. Containers used to contain finished manufactured goods. Now, all kinds of ore and different bulk goods are going into containers.

We think there will be an opportunity for some kind of a major logistics and sorting facility in Southern Ontario. We are not sure of the exact location; however, I believe that is the future and that type of facility will be built in North America. This is a North American phenomenon. The issue is how much of that happens in Canada and how much happens below the border.

I talked to an economic development consultant based in California, right on the Mexican border. He recently discovered Canada and the St. Lawrence Seaway and is now advertising to economic development departments around North America about the tremendous potential of this 1,200-mile waterway. Of course, we also have tremendous rail assets connecting us to the East Coast as well.

There is a lot going on. Everybody is focused on containers. At some point when the business case hits, there will be investment in logistics. The Southern Ontario manufacturing economy is still focused on the automotive industry, but we are seeing shifts away from Detroit as the manufacturing centre and more of a shift to the Southern United States. We are unsure how that will affect our manufacturing auto assembly plants at this point, but the general thought is that there will be some decrease, although there is more optimism about the automobile parts industry in Southern Ontario, which actually employs many more people than the assembly plants. There is a sense we are still competitive in that area and will continue to be competitive.

All of that is a very rambling discussion of some of the things coming in on the eastern part of North America around containers. We think there will be a big opportunity there. The

temps pour procéder au tri et réacheminer les marchandises vers leur destination finale. Il est question de ports intérieurs dans des endroits comme le Kansas, là où il n'y a pas d'eau. Les marchandises arriveront par train ou par camion, surtout par train.

L'administration américaine responsable des transports étudie les voies d'eau intérieures pour voir s'il serait possible d'y accroître le transport des conteneurs. C'est une décision qui pourrait être à l'origine d'occasions à saisir dans le Sud de l'Ontario. Cela ne fait aucun doute, Halifax est bien placé pour prendre en charge une augmentation importante du trafic de conteneurs. À un moment donné, le port de Halifax devra lui aussi délester les installations côtières relativement limitées d'une part des marchandises. C'est à ce moment-là que le nombre de conteneurs augmentera dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Jusqu'à maintenant, cela ne se justifiait pas.

De même, les marchandises qui se trouvent dans les conteneurs gagnent en variété. Jadis, les conteneurs renfermaient des produits finis. Maintenant, on y trouve toutes sortes de minerais et de biens en vrac.

Nous croyons qu'il y a l'occasion de construire un grand centre de logistique et de triage dans le Sud de l'Ontario. Nous ne sommes pas parfaitement sûrs de l'endroit à choisir; cependant, je crois que l'avenir se dessine de cette façon et qu'il y aura bien ce genre d'installations en Amérique du Nord. C'est un phénomène propre à l'Amérique du Nord. La question est de savoir quelle part de l'activité en question se déroulera au Canada, et quelle part, aux États-Unis.

J'ai parlé à un conseiller en développement économique dont le bureau se trouve en Californie, à cheval sur la frontière avec le Mexique. Récemment, il a découvert le Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent; maintenant, il fait valoir dans toute l'Amérique du Nord le potentiel énorme de cette voie maritime de 1 200 milles. Bien entendu, nous avons aussi une excellente infrastructure ferroviaire qui nous relie à la côte est.

Il y a là beaucoup d'activité. Tout le monde se concentre sur le trafic de conteneurs. À un moment donné, lorsque la question de la rentabilité sera étalée au grand jour, on investira dans la logistique. L'économie manufacturière du Sud de l'Ontario est encore centrée sur l'industrie de l'automobile, mais nous constatons que Detroit est quelque peu délaissée comme centre manufacturier au profit, de plus en plus, du Sud des États-Unis. Nous ne savons pas très bien quel sera l'effet sur nos usines d'assemblage de véhicules automobiles, mais, de manière générale, les observateurs sont d'avis que l'activité va diminuer, quoique l'industrie des pièces d'automobile suscite davantage d'optimisme dans le sud de l'Ontario. De fait, elle emploie bien plus de gens que les usines d'assemblage. L'impression, c'est que nous demeurons concurrentiels dans ce domaine et que nous le demeurerons encore à l'avenir.

Voilà bien des divagations autour de l'activité à venir dans la partie est de l'Amérique du Nord en ce qui concerne le trafic de conteneurs. Nous sommes d'avis qu'il y aura une grande occasion

issue will be, both from the private sector and from the policy sector, whether we take advantage of what we think is a pretty significant opportunity.

The Chairman: We already know that the Ontario Gateway Council model has improved transportation planning in Canada. It provides a forum where key stakeholders can work in a collaborative fashion to identify the challenges and solutions.

The Vancouver Gateway Council has been successful in consensus building with stakeholders from the Vancouver area over the past 10 years. In Halifax, the substantive efforts are directed at the Atlantic Gateway project and a strong local consensus is present in Nova Scotia.

I would like to hear your comments with respect to the relationship between the Southern Ontario Gateway Council and the federal government, especially between the gateway and Transport Canada. What kind of input do you have in the current development of national policy framework?

Given the emphasis in the recent years on the Asia-Pacific Gateway, do you think the federal government as well as other governments are receptive to the needs of Central Canada?

Mr. Best: Yes, I think so. As far as how receptive our government is, our sense is there has been a renewed focus on transportation infrastructure. Transport Canada sits as an advisor to our organization. They attend our meetings and are active in them. They have been with us since our formation and are tremendously supportive of this concept. They have provided some good guidance around how we should position ourselves so we can more effectively deal with senior governments.

I would describe Transport Canada's role in the gateway council as extremely positive. A former Southern Ontario minister had the idea to form a Southern Ontario Gateway Council. His idea grew out of observing what was going on in Vancouver and, more recently, in Halifax. Being a Southern Ontario minister, he felt there was great value and probably some urgency in establishing a gateway council.

There are differences; both Vancouver and Halifax are port-driven gateways. In other words, the basic unit of business is getting the containers off the boats and into the rest of Canada. In our case, we are a gateway because so much of the commerce with the United States passes through our region. However, we are also a destination in a sense that we provide to a market of 7 million people. It is not all import-export. Many of the things developed in our gateway are consumed within our gateway. The transportation complexities are somewhat greater.

In addition, both Halifax and Vancouver have an east-west focus. Our focus is east, west, north and south. We are in a part of Canada where there is as much north-south commerce with the

à saisir. Dans le secteur privé comme dans le secteur gouvernemental, il s'agira de savoir si nous tirons parti de ce qui nous paraît être une occasion assez importante.

La présidente : Nous savons déjà que le modèle de l'Ontario Gateway Council a servi à améliorer la planification des transports au Canada. C'est une tribune où les principaux intervenants peuvent collaborer à l'établissement des défis à relever et des solutions à mettre en œuvre.

Le Vancouver Gateway Council a réussi à établir un consensus parmi les intervenants de la Région de Vancouver, au cours des dix dernières années. À Halifax, le projet Atlantic Gateway fait l'objet d'efforts considérables. De même, le consensus local est solide en Nouvelle-Écosse.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de la relation entre le Southern Ontario Gateway Council et le gouvernement fédéral, surtout entre la porte d'entrée et Transports Canada. Quelle influence avez-vous sur la mise au point du cadre stratégique national qui se prépare en ce moment?

Étant donné l'accent qui a été mis sur la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique ces dernières années, croyez-vous que le gouvernement fédéral et d'autres gouvernements sont sensibles aux besoins du centre du Canada?

M. Best : Je crois que oui. Quant à savoir si notre gouvernement est ouvert à ce sujet, nous avons l'impression qu'il y a un intérêt renouvelé pour l'infrastructure des transports. Transports Canada siège à titre consultatif à notre organisme. Ses responsables assistent à nos réunions et y prennent une part active. Ils y sont depuis la création de notre organisme; ils appuient très vivement le concept. Ils nous ont donné de bons conseils quant à la position à prendre pour mieux traiter avec les administrations supérieures.

Je dirais que Transports Canada a joué un rôle extrêmement positif au sein du conseil de porte d'entrée. C'est un ancien ministre du Sud de l'Ontario qui a eu l'idée de mettre sur pied le Southern Ontario Gateway Council. Il a eu l'idée en observant ce qui se passe à Vancouver et, récemment, à Halifax. Comme il est ministre originaire du Sud de l'Ontario, il a cru que le projet avait une grande valeur et qu'il était probablement assez urgent d'établir un conseil de porte d'entrée.

Il existe des différences à relever. À Vancouver et à Halifax, il s'agit de portes d'entrée portuaires, pour ainsi dire. Autrement dit, le travail essentiel consiste à décharger les conteneurs qui arrivent par bateau et à les acheminer vers les destinations diverses au Canada. Dans notre cas à nous, s'il s'agit d'une porte d'entrée, c'est qu'il y a une si grande part du commerce canado-américain qui passe par notre région. Cependant, nous sommes aussi une destination dans le sens où il y a ici un marché de sept millions de personnes. Il n'y a pas que le trafic import-export. Bon nombre des produits qui sont fabriqués chez nous sont consommés chez nous. Les problèmes de transport sont un peu plus complexes.

En outre, c'est l'axe est-ouest qui prévaut dans le cas de Halifax et de Vancouver. Nous, nous avons deux axes : est-ouest, nord-sud. Dans notre région du Canada, le commerce nord-sud avec les

United States as there is east-west. It is not containers, it is not marine, but trains and highway are the two big ones. We have marine assets in that we are right at the centre of the seaway. We focus on that asset, which is now being used at roughly 50 per cent of its capacity; it can handle twice as many ships as it is handling now.

Is there a way that container traffic, for instance, could be diverted to the seaway? That will be a decision that the shippers make, but is there a way to make that option more attractive? There may be policy implications there through tolling or do we need to modernize the seaway? It is 60 years old and perhaps there are some infrastructure elements that would make the seaway more competitive, efficient and therefore more attractive to shippers.

The Chairman: The committee has heard different versions about the relationship between the railways and terminal operators. In Montreal, the relationship seems to be very positive. However, when in Vancouver we heard that the railways were not providing enough cars to shippers and terminals in a timely manner.

Are shippers and terminal operators satisfied with the level of service provided by the Southern Ontario Gateway in terms of efficiency?

Mr. Best: Again, we are not dealing with as much of a railway driven dynamic, although obviously both railways and a large number of short-line railways serve the area.

I would not think that rail car availability has been a serious issue with us, partly because if a rail car is not available a truck is available. There is a dynamic within the market place that if you are not competitive, there is another way of moving goods. I do not think we have seen that problem.

There is no doubt there is a healthy competition between the rail and the truck sector. They are both concerned about market share, and they are concerned about policy changes that might favour one mode over the other. However, within our organization they have checked those differences at the door so far and we have been able to work together effectively. I would not say rail capacity is the issue that it is certainly in Western Canada.

The Chairman: Short sea shipping would allow major hub container ports to be established in Canada. Short sea shipping services have been introduced on the St. Lawrence River and other Canadian waterways, but not yet for containers. On the St. Lawrence Seaway, short sea shipping would be possible only nine months of the year. Rail service is available 12 months of the year.

États-Unis est aussi important que le commerce est-ouest. Ce ne sont pas des conteneurs, ce n'est pas un trafic maritime, mais il y a le transport par train et par camion, les deux grands modes. Nous avons des actifs maritimes dans le sens où nous nous trouvons au cœur même de la voie maritime. Nous travaillons à bien exploiter cet actif, qui est maintenant utilisé à environ 50 p. 100 de sa capacité; le nombre de navires qui s'y trouvent pourrait être deux fois plus grand.

Y aurait-il une façon, par exemple, de détourner le trafic des conteneurs au profit de la voie maritime? Cela renvoie à une décision qui appartient aux transporteurs, mais y a-t-il une façon de rendre l'option plus attrayante? Y a-t-il des conséquences à envisager du point de vue de la politique gouvernementale, par exemple pour le péage? Faut-il moderniser la voie maritime? Celle-ci a 60 ans et elle comporte peut-être des éléments d'infrastructure qui, s'ils étaient rénovés, en feraient une voie navigable plus concurrentielle, efficace et donc plus attrayant aux yeux des transporteurs.

La présidente : Le comité a eu droit à différents points de vue sur la relation qui existe entre les chemins de fer et les exploitants de terminaux. À Montréal, la relation semble être très bonne. Cependant, à Vancouver, on nous a dit que les sociétés ferroviaires ne fournissaient pas ni à temps ni en nombres suffisants des wagons aux expéditeurs et aux terminaux.

Les expéditeurs et les exploitants terminaux sont-ils satisfaits du niveau de service fourni par le Southern Ontario Gateway, du point de vue de l'efficacité?

M. Best : Encore une fois, ce n'est pas une dynamique qui privilégie tant le transport par voie ferrée, mais, évidemment, il y a des chemins de fer et aussi un grand nombre de chemins de fer sur courte distance qui offrent leurs services dans la région.

Je ne crois pas que la disponibilité des voitures pose de graves difficultés chez nous, en partie du fait que, là où il n'y a pas de voiture de train, il y a toujours un camion. Il y a une dynamique qui fait que si vous n'êtes pas compétitif sur le marché, il y a toujours une autre façon de faire transporter les marchandises. Je ne crois pas que nous ayons vu ce problème chez nous.

Cela ne fait aucun doute : il y a eu une saine concurrence entre le secteur ferroviaire et le secteur du camionnage. Les deux se souciaient d'avoir une bonne part du marché et ils appréhendent les modifications des politiques qui pourraient favoriser l'autre. Cependant, au sein de notre organisme, ils ont su mettre de côté leurs divergences, et nous avons réussi à travailler ensemble de manière efficace. À mon avis, la capacité ferroviaire ne pose pas chez nous le problème qu'il pose certainement dans l'ouest du Canada.

La présidente : Il existe maintenant des services de transport sur courte distance dans la Voie maritime du Saint-Laurent et dans d'autres voies navigables canadiennes, mais pas encore pour les conteneurs. Dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent, le transport sur courte distance ne serait possible que pendant neuf mois d'une année. Le service ferroviaire est offert douze mois par année.

Can St. Lawrence River short sea shipping be truly competitive to rail and trucking in the near future, and how can we achieve that? Do you think short sea shipping can play an important role in the traffic of containers? If so, what policy proposal would be necessary to ensure the viability of the short sea shipping option?

Mr. Best: I do not think we have formulated policy requests or positions yet. Our marine members do believe that short sea shipping can play a much bigger role on the St. Lawrence Seaway and into Southern Ontario.

On the issue of winter closings, there is a belief they can be further shortened to perhaps a month. The closure of the seaway is not so much driven by the weather as it is by a need for heavy maintenance that ends up closing the seaway. Ice-breaking is not an insurmountable problem. In order to have the seaway operating 12 months of the year, the Welland Canal would have to be twinned in certain places. That is a huge investment, and a business case would have to be made for that.

We look at the growth in economic and shipping activity that we see in the next 15 years, and clearly the highway system will not be expandable to where it would need to be to handle that kind of increase.

Rail has some capacity, but the general consensus — and certainly from the international gateway council that I attended in Vancouver at the beginning of last month — is that there is a role for moving containers by waterway into the heartland of North America.

There will be certain kinds of products where it will and will not work. When you talk about just-in-time delivery and those concepts; how does something that takes 30 days or two weeks compete with something that can be moved 500 miles in eight hours? If there is a steady stream, as long as the box is dropped off on the loading dock every Tuesday morning at 9:00, no one cares how long it took to get there. There is a case to be made for certain commodities that could be moved more efficiently. Then you have the whole issue of it is cheaper to ship by marine, and obviously from an environmental standpoint it is an attractive option as well.

Senator Tkachuk: You said \$2 billion is allocated to Ontario and the Maritimes and that the council wants to be plugged in to the process. What do you mean by that? Does the council have in mind a particular administrative or advisory process that you and the council suggest would be possible?

Mr. Best: There is some process under way now. Transport Canada and the Province of Ontario and the Province of Quebec have formed a committee at the ADM level that is meeting and

Le transport sur courte distance dans la Voie maritime du Saint-Laurent peut-il vraiment concurrencer le transport ferroviaire et le transport par camion dans un proche avenir, et comment y arriver? Croyez-vous que le transport sur courte distance peut tenir une place importante dans le trafic des conteneurs? Le cas échéant, quelles politiques faudrait-il adopter pour assurer la viabilité du transport maritime sur courte distance?

M. Best : Je ne crois pas que nous ayons encore formulé de demandes ou de positions là-dessus. Nos membres maritimes sont bien d'avis que le transport sur courte distance sur les voies navigables peut tenir un rôle beaucoup plus important dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent, jusque dans le Sud de l'Ontario.

Quant à la fermeture de la voie maritime l'hiver, on croit qu'il serait possible de ramener cela à un mois peut-être. La fermeture de la voie maritime tient non pas tant au temps qu'il fait, mais à la nécessité de procéder à d'intenses travaux d'entretien. Les glaces ne constituent pas un problème insurmontable. Pour que la voie maritime soit praticable douze mois par année, il faudrait dédoubler le canal Welland à certains endroits. Cela représente un investissement énorme, qu'il faudrait parvenir à justifier.

Nous regardons la croissance économique et le transport maritime qui sont envisagés au cours des 15 prochaines années et, clairement, nous voyons que le réseau routier ne peut être élargi au point de tout prendre cela en charge.

Le secteur ferroviaire a une certaine capacité à mettre en œuvre à cet égard, mais, d'après le consensus général — et c'est certainement ce que j'ai entendu à la conférence internationale sur les portes d'entrée à laquelle j'ai assisté à Vancouver au début du mois dernier —, le transport des conteneurs par voie d'eau jusqu'au cœur du territoire de l'Amérique du Nord a un avenir.

Il y aura des types de produits où le procédé ne sera peut-être pas utile. S'il est question de livraison juste à temps et de concepts du genre, comment un transport qui prend 30 jours ou deux semaines peut-il concurrencer un transport qui se fait sur 500 milles en huit heures? Si l'approvisionnement est constant, tant et aussi longtemps que le contenant arrive au quai de livraison tous les mardis matin à 9 h, personne ne se soucie de savoir combien de temps il a fallu pour y arriver. On peut faire valoir que le transport de certaines marchandises pourrait être rendu plus efficient. Puis, il y a toute la question qui consiste à savoir s'il est plus abordable d'organiser le transport par voie d'eau et, évidemment, c'est attrayant aussi du point de vue environnemental.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez dit que deux milliards de dollars sont affectés à l'Ontario et aux Maritimes, et que le conseil souhaitait se brancher sur le processus. Qu'entendez-vous par-là? Le conseil a-t-il à l'esprit une démarche administrative ou consultative particulière qui vous paraît possible, à vous et au conseil?

M. Best : Il y a une démarche qui est déjà en cours. Transports Canada ainsi que la Province de l'Ontario et la Province du Québec ont mis sur pied un comité de SMA dont les membres se

looking at gateway policy generally. Now that funds have been allocated, obviously they are looking at the best place to put that investment.

Our counterparts at the Ontario government have invited us to be part of that process. We have not formalized whether that involves sitting as part of their group. I do not think we are concerned about the detail of the mechanism, but we do want to be helping with that decision. We see these significant investments coming forward in transportation after 20 years of not much investment. We want to ensure it is done properly and that whatever decisions are made are made in a long-term, effective way.

A friend of mine in Ontario sometimes refers to the Santa Claus school of infrastructure allocation. This is something that must go beyond announcements and must be done carefully. We know that while transportation does have some profile right now and there has been an allocation of resources, that situation could change, as it has in the past. We want to ensure that these resources are used most effectively.

Senator Tkachuk: As a trading nation, do we have a national transportation policy?

Mr. Best: I am not able to answer that question.

Senator Tkachuk: That tells me a great deal.

Mr. Best: I am sure there is policy at various levels, but if we had a policy one of the things we should be looking at as much as possible is harmonizing customs. The way we move goods across the border is critical. Right now, we are looking at a situation where the dollar is almost at par. That was one of the huge advantages we had as a manufacturing country. There are already rumblings that the manufacturing sector will start feeling that loss of advantage. We still have some other advantages not the least of which is our health care system.

Clearly, the advantage is shrinking, and we have to add that we may be getting close to par and the border crossing snarls are a problem as well as the lack of seamlessness. Automobile parts are moving across the border both ways. Cars are manufactured in Toronto and shipped to Michigan for distribution all over North America. Typically the way automobiles are manufactured now, each plant manufactures the world's supply of whatever the model is. If it is minivans, they are all made in one plant somewhere in North America and shipped everywhere else.

It is important there be no border-crossing issues; that it be as seamless as possible. That is not easy given the political and 9/11 climate we are in. There is electronic scanning and

réunissent et étudient la politique des portes d'entrée de manière générale. Maintenant que les fonds sont répartis, évidemment, ils cherchent le meilleur endroit où investir.

Nos homologues du gouvernement de l'Ontario nous ont invités à faire partie du processus. Nous n'avons pas encore déterminé officiellement s'il s'agit de siéger au groupe dont il est question ou d'autres choses. Nous n'avons pas à nous soucier tant de l'aspect précis du mécanisme; plutôt, nous voulons contribuer à la décision prise. Nous voyons des investissements importants qui arrivent dans le domaine des transports à la suite d'une vingtaine d'années où ils ont fait défaut. Nous voulons nous assurer que cela se fait convenablement et veiller à ce que toute décision prise tienne compte de l'efficacité et du long terme.

J'ai un ami ontarien qui parle parfois de l'école budgétaire du Père Noël pour les infrastructures... Dans le dossier dont il est question ici, il faut se préoccuper d'autres choses que les belles annonces et procéder avec soin. Nous savons que, même si les transports ont quelque peu la cote en ce moment et qu'il y a eu des ressources allouées, la situation pourrait changer, comme cela a été le cas dans le passé. Nous souhaitons nous assurer que les ressources en question sont utilisées le plus efficacement possible.

Le sénateur Tkachuk : En tant que pays commerçant, le Canada a-t-il une politique nationale des transports?

M. Best : Je ne saurais répondre à la question.

Le sénateur Tkachuk : Voilà qui m'en dit beaucoup.

M. Best : Je suis sûr qu'il existe des éléments d'une politique à divers niveaux, mais si nous avions une politique, nous envisagerions notamment d'harmoniser les douanes autant que possible. La façon dont nous faisons passer les marchandises par la frontière revêt une importance capitale. En ce moment, Nous sommes dans une situation où le dollar canadien est presque à égalité avec le dollar américain. La faiblesse du dollar était un des avantages énormes que nous avions à titre de pays manufacturier. Il y a déjà de la grogne à ce sujet : on dit que le secteur manufacturier commencera à ressentir que cet avantage se perd. Nous avons encore certains avantages, dont le moindre n'est pas notre réseau de la santé.

De toute évidence, c'est un avantage qui diminue, et il faut ajouter que nous nous approchons peut-être de la parité et que les embouteillages aux frontières posent un problème aussi bien que le manque de fluidité à la frontière. Les pièces d'automobile passent à la frontière, dans un sens comme dans l'autre. Les voitures fabriquées à Toronto sont expédiées au Michigan, puis distribuées dans toute l'Amérique du Nord. D'après l'usage actuel en fabrication d'automobiles, chaque usine produit maintenant l'offre mondiale du modèle dont elle a la charge. Que ce soit une minifourgonnette ou autre chose, toutes les unités sont fabriquées dans une usine particulière, quelque part en Amérique du Nord, puis envoyées partout dans le monde.

Il importe que la circulation transfrontalière ne pose pas de problèmes; qu'elle soit le plus fluide possible. Ce n'est pas facile, étant donné le climat politique que nous vivons, notamment à la

other technological methodologies that can still preserve security while allowing goods to move without delay.

Short sea shipping in Central Canada would likely involve cross-lake ferries. We are not talking about the passenger ferry that did not work, but ferries containing either containers or truck trailers. That is a much more viable option that could have a business case around it very quickly. I am not an expert on customs policy, but I do know that certain crossings are grandfathered in terms of cost recovery. If you start a new crossing — say a ferry between Erie, Pennsylvania and Nanticoke, Ontario — typically Canada Customs will require full cost recovery on setting up inspection facilities and manning them, whereas there is not full cost recovery at older crossings. That can be a bit of an impediment to someone, especially in the start-up phase of trying to establish a new trade link. You might want to consider having a look at that.

Senator Tkachuk: You were talking earlier about Los Angeles-Long Beach and the fact that these ports are becoming clogged. You said that shippers are looking at another route and coming back through the Suez Canal and directly to New York and New Jersey. Why are Vancouver and, in the future, Prince Rupert, not alternatives to Los Angeles-Long Beach, and what can we do to ensure that these Canadian ports become alternatives?

Mr. Best: They are alternatives. Vancouver's issue, and I do not want to talk in a lot of technical detail, I think is strictly that they are at capacity. That is why Prince Rupert is being established. I talked to some people at Prince Rupert, and they expect that that port will be busy from day one. Using the Canadian National, it will move goods diagonally from Prince Rupert down towards Chicago and the Mississippi River. They see themselves ramping up to take on the additional business. I think it is capacity. I do not think it is a missed opportunity. The question is how big do you make these ports? At some point, there has to be some forecasting. How long will it last? Will it last forever, or is it a 20-year cycle? Those are major concerns that people have.

We also have a huge issue — I am moving way out of my comfort zone here on technical stuff — with empty containers. The containers come over full, and it is difficult to send them back with anything in them. Those are logistics issues that will need to be addressed probably by the private sector, but there are problems. Unfortunately, an empty container takes up as much room as a full container, and there are issues around keeping the

suite des attaques du 11 septembre. Il y a les moyens de détection électronique et autres procédés techniques qui permettent de préserver la sécurité tout en permettant que les marchandises soient transportées sans délai.

Dans le centre du Canada, le transport maritime sur courte distance supposerait vraisemblablement le recours à des traversiers lacustres. Nous ne parlons pas des traversiers pour passagers qui n'ont pas fonctionné, mais plutôt de traversiers qui contiennent soit des conteneurs, soit des remorques routières. Or, il existe une option nettement plus viable qu'il serait possible de justifier très rapidement d'un point de vue commercial. Je ne suis pas spécialiste de la politique des douanes, mais je sais que certains postes frontaliers bénéficient d'un droit acquis en ce qui concerne le recouvrement des coûts. Si vous mettez sur pied un nouveau poste frontalier — disons, un traversier entre Erie, en Pennsylvanie, et Nanticoke, en Ontario —, le plus souvent, Douanes Canada exige le recouvrement intégral des coûts liés à l'aménagement et la dotation en personnel des centres d'inspection, alors que ce n'est pas l'intégralité qui a à être recouvrée aux vieux postes frontaliers. Cela peut faire obstacle à un projet, surtout à l'étape de la mise sur pied d'une nouvelle voie de commerce. Vous allez peut-être vouloir vous pencher sur cette question.

Le sénateur Tkachuk : Vous parliez plus tôt du port de Los Angeles-Long Beach et du fait que les ports dont vous avez parlé commencent à souffrir de congestion. Vous dites que les expéditeurs cherchent une autre voie de commerce et qu'ils reviennent par le canal de Suez et vont directement à New York et à New Jersey. Pourquoi le port de Vancouver et, pour l'avenir, le port de Prince Rupert ne sont-ils pas des solutions de rechange au port de Los Angeles-Long Beach, et qu'est-ce que nous pouvons faire pour nous assurer que les ports canadiens en question deviennent une option à cet égard?

M. Best : Ce sont des options envisagées. Le cas de Vancouver, et je ne saurais en parler avec beaucoup de précisions techniques, est très simple : il fonctionne déjà à plein régime. Ce qui explique l'établissement du port de Prince Rupert. J'ai parlé à des gens à Prince Rupert, et ils s'attendent que le port soit achalandé dès le premier jour. Grâce au Canadien National, les marchandises circuleront par une sorte de voie oblique de Prince Rupert jusqu'à Chicago et jusqu'au Mississippi. Les gens-là envisagent de relever leur capacité pour prendre en charge l'activité supplémentaire. Je crois que c'est une question de capacité. Je ne crois pas que ce soit une occasion qui nous file entre les doigts. Il faut se demander : quelle taille faut-il donc donner à ces ports? À un moment donné, il faut faire des prévisions. Combien de temps cela va-t-il durer? Est-ce que ce sera permanent ou est-ce que ce sera un cycle de 20 ans? Ce sont là des grandes inquiétudes que nourrissent les gens.

Il y a également un problème énorme à régler — et je m'engage ici dans un dossier technique où je deviens un peu mal à l'aise — en ce qui concerne les conteneurs vides. Les conteneurs arrivent remplis à ras bord, mais il est difficile de les renvoyer autrement que vides. Ce sont des problèmes de logistique qu'il faudra probablement confier au secteur privé, mais il y a bien des difficultés qui existent. Malheureusement, un conteneur vide

ports clear so they can continue to unload ships. There are many ships waiting to unload, and that is a big problem in the system, so much so that there was a story in the *National Post* two or three weeks ago saying that we are actually in some cases, with high-end manufacturing, starting to repatriate manufacturing. We had shipped it to Asia because of the cost-benefit, but now the shipping penalty, because of congestion, is resulting in some manufacturing being repatriated to North America.

Senator Phalen: How new is the Southern Ontario Gateway concept for Southern Ontario?

Mr. Best: As I say, after about two years of groundwork, we were launched late last year. It is going very well for a relatively new organization. We have the benefit of seeing how Vancouver operated very successfully, and of course, we are in touch with both the Vancouver and Halifax gateways. We think we are getting traction. Our relationship with senior government has been positive. Our members are eager to find a way to ensure that both the policy decisions and the investments that are made in the next three or four years are as beneficial to the long-term health of the system as possible. I would say it is going well.

Senator Phalen: Roughly what proportion of the total freight passing through Southern Ontario Gateway is containerized?

Mr. Best: Very little. Most of it is on truck or train. I cannot give you an exact percentage, but containerization is really a coastal phenomenon. There is a small amount of container traffic at the Port of Toronto. Ironically, it is trucked in and out. There is no ship-borne container activity at that port, or very little. Hamilton, which carries the most tonnage of any port in Canada on the Great Lakes, is almost entirely bulk commodities mainly related to the steel industry. There is very little container activity. There is some train container moving through, supporting the automotive industry. It is an opportunity. It is not happening in any major way right now.

Senator Phalen: On your website, you say that 84 per cent of Ontario's imports from the United States use the Southern Ontario Gateway. Can you give us any information on overseas imports, where they come from, how they arrive in Ontario, and how they are transported within the province?

Mr. Best: If I am not mistaken, 84 per cent represents our imports from the U.S. It refers to what we are bringing in from the United States, so there is no offshore component there. When you think of all the electronics and Asian consumer goods and

prend autant de place qu'un conteneur plein, et il faut dégager l'espace dans les ports pour que les bateaux puissent continuer à décharger. Les navires qui attendent d'être déchargés sont nombreux, et c'est un gros problème qui touche le système, à tel point qu'il y a eu, il y a deux ou trois semaines de cela, un article paru dans le *National Post* où on disait, de fait, que, dans certains cas, dans le cas de la fabrication de produits de grande qualité, les responsables commençaient à rapatrier la tâche. Nous avions transféré la tâche en Asie en raison du rapport coût-avantage, mais, maintenant, étant donné les difficultés que pose le transport, du fait de la congestion, il y a une partie de la fabrication qui est rapatriée en Amérique du Nord.

Le sénateur Phalen : À quel point le Southern Ontario Gateway représente-t-il un concept nouveau pour le Sud de l'Ontario?

M. Best : Comme je l'ai dit, au terme de préparatifs qui ont duré deux ans, nous nous sommes mis en branle l'an dernier. Ça se passe très bien pour une organisation qui est relativement nouvelle. Nous avons l'avantage de voir comment Vancouver a procédé pour avoir beaucoup de succès et, bien entendu, nous communiquons avec les responsables des portes d'entrée de Vancouver et de Halifax. Nous croyons avoir maintenant une bonne prise sur les choses. Notre relation avec les autorités fédérales et provinciales est fructueuse. Nos membres tiennent vraiment à ce que les décisions prises en matière de politiques et d'investissements au cours des trois ou quatre prochaines années procurent le plus grand avantage possible pour la santé à long terme du réseau. Je dirais que les choses vont bien.

Le sénateur Phalen : Quelle est grosso modo la part du trafic de marchandises conteneurisées qui passe entre les mains du Southern Ontario Gateway?

M. Best : Il y en a très peu. La majeure partie du transport se fait par camion ou par train. Je ne peux vous donner un pourcentage exact, mais le trafic conteneurisé est un phénomène essentiellement côtier. Il y a un peu de trafic conteneurisé au port de Toronto. Fait paradoxal, il arrive par camion et il part par camion. Il n'y a pas de trafic maritime conteneurisé à ce port-là, ou si peu. Le port de Hamilton, qui vient au premier rang pour le tonnage parmi l'ensemble des ports canadiens des Grands Lacs, prend en charge presque exclusivement des marchandises en vrac relevant de l'industrie de l'acier. Le trafic conteneurisé y est très faible. Il y a un certain trafic ferroviaire conteneurisé, en rapport avec l'industrie de l'automobile. C'est une occasion. Ce n'est rien de majeur en ce moment.

Le sénateur Phalen : Sur votre site web, vous dites que 84 p. 100 des importations ontariennes provenant des États-Unis passent par le Southern Ontario Gateway. Pouvez-vous nous renseigner sur ces importations, nous dire d'où elles proviennent, comment elles arrivent en Ontario et comment elles sont transportées à l'intérieur de la province?

M. Best : Sauf erreur, ce chiffre de 84 p. 100 s'applique aux marchandises que nous importons des États-Unis. C'est ce que nous faisons venir des États-Unis, alors il n'y a pas là-dedans de marchandises transportées par bateau sur les océans. Si l'on songe

clothing, obviously we are the major consumer population centre in Canada, so the dollar value would be significant, but I do not have that figure.

Senator Phalen: On your website, under the border security and safety goals, you state that one of your goals is to "Monitor and influence government processes for air and surface cargo screening." Can you tell this committee where you believe improvements in cargo screening are necessary and what government processes you are involved with in the area of cargo screening?

Mr. Best: I think the major concern in cargo screening is harmonizing the protocols on the two sides of the border, whether that means we persuade the Americans to adopt our system or vice versa, or between us we adopt a hybrid system. Many of our trucking-related members indicate that the biggest source of border delay is not trucks jammed up at a bridge trying to cross; the crossing is not an issue. In fact, Transport Canada is doing some interesting work. Now that all the trucks have these geo-positioning devices, you can track how long it takes to get from A to B. There is the perception that the bridges and tunnels are clogged up and all these problems. They have done some real-time data research and found that the average crossing time is something like 18 minutes, which is acceptable. The issue is the time spent processing paperwork. American truckers are reluctant to bring a shipment into Canada because of their perception of the bottlenecks and the red tape. That means, then, that there has to be some kind of a transfer between an American driver and a Canadian driver, which obviously adds to the time and delay. That is my sense, where I am operating, of the biggest cross-border issue that we are facing right now. It is harmonizing the clearance of goods with the American system.

Senator Phalen: We are beginning to receive mail from environmentally conscious citizens concerning the gateway projects. You also state on your website that congestion and pollution are among the most important local issues. What steps are you advocating to be taken specifically to improve air pollution caused by cargo transportation?

Mr. Best: As I said earlier, we think that there will be a natural sorting out of the process simply because we are reaching the outer limits of highway expansion. That implies a shift to other modes which are less polluting, like trains and marine. Offsetting that is the fact that the total amount of activity will increase by about 40 per cent. Even if there were a significant shift to train

à tout l'équipement électronique et aux biens de consommation et vêtements en provenance de l'Asie, il est évident que nous nous trouvons là où les consommateurs sont le plus concentrés au Canada, alors le montant en dollars serait élevé, mais je n'ai pas de chiffre.

Le sénateur Phalen : Dans la section de votre site web qui porte sur les objectifs de sécurité et de sûreté à la frontière, vous dites que l'un de vos objectifs, c'est de surveiller et d'influencer les processus gouvernementaux de contrôle du fret aérien et de surface. Pouvez-vous expliquer au comité les améliorations qu'il est nécessaire selon vous d'apporter au contrôle du fret, ainsi que les processus gouvernementaux auxquels vous participez dans le domaine du contrôle du fret?

M. Best : Je pense que la principale préoccupation, en ce qui concerne le contrôle du fret, c'est l'harmonisation des protocoles des deux côtés de la frontière, que cela signifie qu'il nous faille convaincre les Américains d'adopter notre système ou que nous adoptions le leur, ou encore que nous adoptions un système hybride. Beaucoup de nos membres du secteur du camionnage nous disent que ce qui ralentit le plus le passage de la frontière, ce ne sont pas les files de camion aux ponts; la traversée ne pose pas problème. En réalité, Transports Canada fait un travail intéressant. Maintenant que tous les camions sont équipés d'appareils de localisation géographique, il est possible de déterminer combien de temps il faut pour passer du point A au point B. On pense qu'il y a des embouteillages sur les ponts et dans les tunnels, et il y a toutes sortes de problèmes du genre. Les gens de Transports Canada ont effectué des recherches dans le cadre desquelles ils ont recueilli des données en temps réel, et ils ont constaté que le temps de traversée moyen est de l'ordre de 18 minutes, ce qui est acceptable. Le problème, c'est le temps passé à remplir des documents. Les camionneurs américains sont réticents à transporter des marchandises au Canada parce qu'ils pensent qu'ils vont être pris dans des embouteillages et qu'ils vont devoir remplir de la paperasse. Cela signifie donc qu'il doit y avoir une espèce de transfert entre un chauffeur américain et un chauffeur canadien, ce qui occasionne évidemment des délais et des retards. C'est, à mon avis, le problème lié à la frontière le plus important dans la région où je travaille. Il s'agit d'harmoniser le processus d'autorisation d'entrée des marchandises avec celui du système américain.

Le sénateur Phalen : Nous commençons à recevoir du courrier de la part de citoyens sensibles à la question environnementale au sujet des projets de porte. Vous dites aussi, dans votre site web, que les problèmes de circulation et de pollution sont parmi les plus importants à l'échelle locale. Selon vous, quelles mesures précises faudrait-il prendre pour réduire la pollution de l'air causée par le transport de marchandises?

M. Best : Comme je l'ai dit plus tôt, je pense que les choses vont en quelque sorte se régler d'elles-mêmes, simplement parce que nous atteignons les limites de l'expansion du réseau routier. Cela suppose donc que nous allons commencer à adopter d'autres moyens de transport moins polluants, comme les trains et les bateaux. Par contre, l'activité totale va augmenter d'environ

and to marine by 2020, given the growth dynamic that is happening at the same time, rather than "reduction," a better word might be "mitigation" of what is likely to be a fairly serious problem.

Concerning technology, will trucks pollute less 20 years from now? One would hope so. There will be some of those kinds of improvements, but will all of that, for example, shifting to intermodal less-polluting options and whatever technological changes we get into with the automotive industry offset an increase in activity of 40 per cent in 15 years, I cannot say.

Senator Dawson: Mr. Best, representatives from the Port of Vancouver told the committee that it felt it needed what it called a "social licence" from local residents in order to continue to operate and grow. Are communities in Southern Ontario complaining about freight operations through the Southern Ontario Gateway negatively affecting their quality of life? If so, what are their specific complaints?

Mr. Best: We are a little different from Vancouver or Halifax, where they have these large port installations that are thousands of acres of waterfront, which obviously is a huge issue. Yes, we do have similar problems. Our major social complaint is probably around the highway system. More specifically, urban sprawl is becoming a huge issue in the greater GTA. Urban sprawl brings with it new roads, or a demand for new roads. About three years ago, the Ontario government implemented the places to grow strategy and the greenbelt strategy, in an attempt to manage where the growth occurs.

Our members are concerned that if we do not protect transportation corridors — that is, future transportation corridors — then they will become a source of friction when the attempt is made to build on those corridors. It is a serious societal issue in the sense that why do we have urban sprawl? Because young couples wanting to get married want a detached home; they do not want to live in an apartment building. You prevent urban sprawl when you decrease the demand for housing, but housing is a huge issue in Southern Ontario. We have communities springing up everywhere. We have a greenbelt policy that is supposed to protect the Niagara frontier. It will do so, but we are already seeing intensified development leapfrogging on the other side of the greenbelt. Why is that happening? It is happening because there is demand.

The issue may look like it is transportation versus people who are concerned about noise and pollution. It is the same thing with public transit. It is a great thing to say let us get more people on public transit, but the issue is what if you cannot go home at 5:00 p.m. Your train leaves at 5:00 p.m. to go home and you have to stay late. You would have to get into a whole

40 p. 100. Même s'il y a un mouvement important vers le transport ferroviaire et maritime d'ici 2020, compte tenu de la croissance qui se fera en parallèle, il faudrait plutôt parler d'« atténuer » ce qui sera susceptible d'être un problème passablement grave que de le réduire.

En ce qui concerne la technologie, les camions vont-ils être moins polluants d'ici 20 ans? C'est à espérer. Il y aura des améliorations du genre, mais est-ce que tout cela, par exemple, le passage à des transports intermodaux moins polluants ou l'évolution technologique que nous allons connaître dans le secteur automobile, va compenser une augmentation de l'activité de 40 p. 100 en 15 ans? Je ne sais pas.

Le sénateur Dawson : Monsieur Best, des représentants du Port de Vancouver nous ont dit qu'ils avaient l'impression d'avoir besoin d'un « permis social » que leur donneraient les résidents du secteur, pour pouvoir continuer leurs activités et leur croissance. Est-ce que les gens des collectivités du Sud de l'Ontario se plaignent du fait que les activités de transport du fret à la porte d'entrée du sud de l'Ontario réduisent leur qualité de vie? Le cas échéant, de quoi se plaignent-ils précisément?

M. Best : Notre situation est un peu différente de celle de Vancouver ou de Halifax, où les installations portuaires sont de taille imposante et occupent des milliers d'acres de terrain sur le bord de l'océan, ce qui est évidemment un problème énorme. Oui, nous avons bien des problèmes du même ordre. La principale plainte que formulent les gens a probablement pour objet le réseau routier. Plus précisément, l'étalement urbain est en train de devenir un problème très important dans la région du Grand Toronto. Avec l'étalement urbain, on construit de nouvelles routes, ou les gens demandent de nouvelles routes. Il y a environ trois ans, le gouvernement de l'Ontario a adopté la stratégie de la ceinture de verdure, pour essayer de gérer la croissance sur le plan géographique.

Nos membres sont inquiets du fait que, si nous ne protégeons pas les corridors de transport — c'est-à-dire les futurs corridors de transport — alors ils vont devenir une source de tension lorsque nous tenterons de les construire. C'est un grave problème de société; pourquoi l'étalement urbain se produit-il? Parce que les jeunes couples qui veulent se marier veulent vivre dans une maison unifamiliale; ils ne veulent pas vivre dans un appartement. On peut prévenir l'étalement urbain en faisant diminuer la demande de logements, mais le logement est un problème très important dans le Sud de l'Ontario. Les collectivités sont en pleine croissance un peu partout. Il y a la politique de la ceinture verte qui doit protéger la frontière du Niagara. Elle va le faire, mais nous constatons déjà une identification rapide de l'autre côté de la ceinture verte. Pourquoi? Parce qu'il y a une demande.

L'enjeu peut sembler être une opposition entre les transports et des gens qui sont préoccupés par la pollution et le bruit. C'est la même chose en ce qui concerne les transports en commun. C'est super de dire : « Faisons en sorte que davantage de gens prennent les transports en commun », mais le problème, c'est quand vous ne pouvez rentrer chez vous à 17 h. Le train qui doit vous ramener

employment dynamic. When someone is riding public transit and they say they have to go home at 5:00, they cannot stay for meetings.

You have to get into the human factor that is driving some of those serious issues. We could all take a bus if we could predict what our day would look like, and I think people would.

Senator Dawson: Both in Vancouver and in Montreal, we heard about the dual monopolies of CN and CP. You talked about competitive nature of trucking versus trains and, to a lesser level, shipping. Is the fact that both can serve the market a competitive advantage for you?

Mr. Best: Yes, it is. In Southern Ontario, the two railways are starting to share lines. They have realized that they can move more trains if they can share lines and say that everything will go eastbound on one track and westbound on the other. There is cooperation. A railway is a fixed asset. If your railway has gone to the Toyota plant in Woodstock, the other railway cannot service that company. They seem to have sorted out the pie a bit in Southern Ontario. I think there is quite a degree of cooperation.

Senator Dawson: Senator Tkachuk talked about the other gateways. To get to the Southern Ontario gateway, you go through both the Atlantic and the Quebec gateways. What kind of structural communications or cooperation exists between gateways?

I can understand that you have representatives at Transport Canada. The people we met in Montreal told us they have representatives. One works for the Atlantic desk; one for the Ontario desk.

Is there national coordination with these three gateways? Also, because of the civil servants, do they get some national perspective or does everyone go back to the regional desk and there is nothing national coming out of it?

Mr. Best: I do not know. Our relationship with our representative is excellent, but I do not know what goes on behind the curtain. I would think there is coordination.

Senator Dawson: Do you communicate with the people at the Atlantic and Quebec gateways?

Mr. Best: I am in touch on a reasonably regular basis with both the Atlantic and the Vancouver Gateway Council, my counterparts. In terms of Transport Canada, however, I do not deal with their officials from those two regions. We deal with our contacts in Central Canada. I do not know what is behind that in terms of their coordination.

chez vous part à 17 h, et vous devez rester plus longtemps au travail. Il vous faut aborder toute la question de la dynamique du travail. Lorsqu'une personne se déplace en prenant les transports en commun et qu'elle dit qu'elle doit entrer chez elle à 17 h, elle ne peut rester plus tard pour participer à des réunions.

Il faut aborder les facteurs humains qui sont à l'origine de certains de ces graves problèmes. Nous pourrions tous prendre l'autobus si nous pouvions savoir d'avance ce qui va composer notre journée, et je pense que les gens le feraient.

Le sénateur Dawson : À Vancouver comme à Montréal, nous avons entendu parler du double monopole du CN et du CP. Vous avez parlé du fait qu'il y a de la concurrence dans le secteur du transport routier, plus que dans le secteur du transport ferroviaire et que, dans une certaine mesure, dans le transport maritime. Est-ce que le fait que ces deux secteurs peuvent servir le marché est un avantage concurrentiel pour vous?

M. Best : Oui. Dans le Sud de l'Ontario, les deux sociétés ferroviaires commencent à partager leurs lignes. Elles ont compris qu'elles peuvent faire rouler plus de trains si elles partagent les lignes et qu'elles déterminent que tous les trains qui vont vers l'est vont emprunter une voie, et tous ceux qui vont vers l'ouest, l'autre. Elles collaborent. La voie ferrée est un actif fixe. Si une voie ferrée va jusqu'à l'usine Toyota de Woodstock, l'autre société ferroviaire ne peut offrir le service à cette entreprise. Il semble y avoir eu une certaine répartition dans le Sud de l'Ontario. Je pense que les sociétés ferroviaires collaborent dans une mesure passablement importante.

Le sénateur Dawson : Le sénateur Tkachuk a parlé des autres portes d'entrée. Pour se rendre à la porte d'entrée du Sud de l'Ontario, il faut passer par les portes d'entrée de l'Atlantique et du Québec. Quel genre de communications ou de collaboration structurelle y a-t-il entre les portes d'entrée?

Je peux comprendre que votre organisation soit représentée à Transports Canada. Les gens que nous avons rencontrés à Montréal nous ont dit qu'ils étaient représentés aussi. L'un d'entre eux travaille pour le bureau de l'Atlantique, l'autre, pour le bureau de l'Ontario.

Y a-t-il coordination, à l'échelle nationale, de ces trois portes d'entrée? Par ailleurs, pour ce qui est des fonctionnaires, ont-ils un quelconque point de vue national, ou est-ce que chacun retourne à son bureau régional et qu'il n'en ressort rien à l'échelle nationale?

M. Best : Je ne sais pas. Notre relation avec notre représentant est excellente, mais je ne sais pas ce qui se passe derrière le rideau. Je pense qu'il doit y avoir une certaine coordination.

Le sénateur Dawson : Communiquez-vous avec les gens des portes d'entrée de l'Atlantique et du Québec?

M. Best : Je communique à une fréquence raisonnable avec mes homologues des conseils des portes d'entrée de l'Atlantique et de Vancouver. En ce qui concerne Transports Canada, cependant, je ne traite pas avec les fonctionnaires de ces deux régions. Nous discutons avec les personnes-ressources du centre du Canada. Je ne sais pas ce qu'il y a derrière cela au chapitre de la coordination.

Senator Dawson: Do you have structured meetings, for example, with the Atlantic council?

Mr. Best: No. We do not have structured meetings, but we share information regularly. We do not have an association.

Senator Dawson: There is no Eastern Canada gateway?

Mr. Best: No; not yet.

Senator Dawson: Is there talk about it?

Mr. Best: Certainly, the Port of Halifax has made it clear that they see their success being tied to the ability of Central Canada to be the recipient of all of this extra container activity that they are anticipating. They have been to Toronto marketing their port and their concept. It has not gotten more formal than that as far as I know.

Senator Johnson: Mr. Best, the Southern Ontario Gateway Council lists seeking improvements to provincial environmental assessments as one of its strategic objectives toward its infrastructure and goals. What problems have you had with the provincial environmental assessment process?

Mr. Best: The complaint about environmental assessment around transportation projects is simply the time.

There is an opportunity in Southern Ontario for perhaps one last large transportation corridor that has not been built yet, namely the Niagara-to-GTA corridor. It would run diagonally from Fort Erie and come into the GTA to facilitate manufacturing-related shipments. That process has already been under way for approximately six years. It got off to a bit of a false start and they had to regroup. We are talking about six years of environmental assessments, EA. I attended a meeting three weeks ago where they are regrouping and saying, "Here is the new EA process, the other one did not work." They are talking 10 years before seeing a bulldozer fired up. That adds up to 16 years. That may be the worst case ever, but it is our case.

There has been some movement. The provincial government recently announced streamlining of the EA process. On these big projects you always see people looking for accelerated EAs or a class EA so that they do not have to go through the full EA. The reason you get so much resistance to EAs is that something has happened in the last 20 years that has let the EA become a death sentence to a project simply through delays.

Is there a way we can examine these environmental issues? Everyone agrees they must be addressed. How do you mitigate these problems? If you cannot mitigate them, maybe you have to rethink the plan. Does it take 10 or 16 years to get there?

Senator Johnson: That is harsh.

Mr. Best: Yes, it is. The thought is, let us respect the EA process.

Le sénateur Dawson : Organisez-vous des réunions, par exemple, avec le conseil de l'Atlantique?

M. Best : Non. Nous n'organisons pas de réunions, mais nous échangeons des renseignements de façon régulière. Il n'y a pas d'associations.

Le sénateur Dawson : Il n'y a pas de porte d'entrée de l'Est?

M. Best : Non, pas encore.

Le sénateur Dawson : En parle-t-on?

M. Best : Certainement; les représentants du Port de Halifax ont dit très clairement que leur succès dépend de la capacité du Centre du Canada de recevoir tous les conteneurs supplémentaires qu'ils prévoient recevoir. Ils se sont rendus à Toronto pour vanter leur port et leur idée. Il n'y a rien eu de plus officiel, pour autant que je sache.

Le sénateur Johnson : Monsieur Best, le Southern Ontario Gateway Council dit que l'un de ses objectifs stratégiques, par rapport à son infrastructure et ses buts, c'est de chercher à obtenir l'amélioration des évaluations environnementales provinciales. Quels problèmes avez-vous, en ce qui concerne le processus d'évaluation environnementale de la province?

M. Best : Ce dont nous nous plaignons, c'est du temps qu'il faut pour effectuer les évaluations environnementales dans le cadre des projets de transport.

Dans le Sud de l'Ontario, il reste peut-être une possibilité de construction d'un grand corridor de transport, soit le corridor Niagara-Grand Toronto. Il tracerait une diagonale entre Fort Erie et le Grand Toronto, et il servirait à faciliter l'expédition de produits manufacturés. Le processus est déjà en cours depuis environ six ans. Ça a été un peu un faux départ, et il a fallu rectifier le tir. Nous parlons de six ans d'évaluations environnementales ou EE. J'ai participé à une réunion, il y a trois semaines, où les gens essayaient de corriger la situation en disant : « Voici le nouveau processus d'EE, l'autre n'a pas fonctionné. » Ils parlent d'un délai de 10 ans avant la mise en chantier. En tout, c'est donc un délai de 16 ans. C'est peut-être le pire cas à s'être jamais produit, mais c'est notre cas.

Les choses ont un peu bougé. Le gouvernement provincial a récemment annoncé son intention de rationaliser le processus d'EE. Dans le cadre des gros projets, on voit toujours les gens essayer d'obtenir des EE accélérées ou des EE de classe, de façon à ne pas avoir à passer par l'EE complète. La raison pour laquelle les gens résistent tant aux EE, c'est qu'il s'est produit quelque chose, au cours des 20 dernières années, qui a fait que l'EE sonne le glas d'un projet aujourd'hui, juste à cause des retards.

Y a-t-il une façon dont nous puissions examiner ces problèmes environnementaux? Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut les régler. Comment atténuer ces problèmes? S'il n'est pas possible des les atténuer, il faut peut-être réviser le plan. Est-ce qu'il faut 10 ou 16 ans pour le faire?

Le sénateur Johnson : Voilà qui est dur.

M. Best : Oui. Ce qu'on pense, c'est : respectons le processus d'EE.

Senator Johnson: How does your process in Ontario compare to the federal environment assessment processes?

Mr. Best: I am getting out of my depth on that, frankly. I do not know how the two dovetail. You have a Canadian Environmental Assessment Agency process that we saw applied to a highway project in Hamilton. Through litigation, they were able to get the CEAA process taken away.

That is the problem; people try to avoid EAs. Everybody would agree we should do thorough environmental assessments for any big infrastructure project; however, if it is allowed to become essentially a killer of the project, then the system has become broken. That is certainly the view of our members. Can we speed it up and still do a good job is the question being asked.

Senator Johnson: What should our committee, in your view, recommend to the federal environmental assessment process? What does your council feel would improve it, given the 16 years you talk about?

Mr. Best: Certainly, this is a level of technical detail I am unable to answer. I certainly hope that there would be some harmonization between the two EA processes so that we do not have to do everything twice. I believe there is some harmonization around the two EAs. One would hate to go through a five- or six-year provincial process and then discover one had to do it all over again to satisfy a federal process.

The main thing is harmonization. If something has been studied and examined at either level that should work for both governments. Our big concern would be to get away from duplication.

Senator Johnson: What do you think is essential that our committee hear in order to develop our policy recommendations for the federal government with respect to containerized freight transportation serving the Southern Ontario gateway?

Mr. Best: I read the list of members of our organization. Our members are largely transportation providers. They are actual railways, couriers or truckers or the operators of ports, airports and facilities.

The one perspective we feel we need, and I suggest that would be helpful to you as well, is the shippers. They are the people who create the demand and decide whether they will ship by truck, boat or rail. They need to be represented in any serious discussion about transportation policy.

Through the Canadian manufacturers and exporters and other approaches, I am trying to get plugged in to shipping and shippers. They understand how the system works and what makes certain transportation and shipping decisions occur.

Le sénateur Johnson : Comment le processus de l'Ontario se compare-t-il aux processus d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral?

M. Best : Ça dépasse mes compétences, sincèrement. Je ne sais pas comment les deux processus s'agencent. Il y a le processus de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, que nous avons vu appliquer à un projet de route à Hamilton. On a été en mesure, par voie judiciaire, de supprimer le processus de l'ACEE.

C'est ça, le problème : les gens essaient d'éviter les EE. Tout le monde est d'accord pour dire que nous devrions effectuer des évaluations environnementales exhaustives pour tout grand projet d'infrastructure; cependant, si on laisse l'évaluation environnementale tuer le projet, essentiellement, alors le système fait défaut. C'est assurément le point de vue de nos membres. La question qui se pose, c'est : pouvons-nous accélérer le processus tout en continuant de faire du bon travail?

Le sénateur Johnson : À votre avis, qu'est-ce que le comité devrait recommander aux gens qui s'occupent du processus d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral? Pour le conseil, qu'est-ce qui permettrait d'améliorer le processus, vu le délai de 16 ans dont vous avez parlé?

M. Best : Il est clair que la question que vous me posez est trop technique pour que je sois en mesure d'y répondre. Assurément, j'espère qu'on harmonisera les deux processus d'EE, de façon que nous n'ayons pas à tout faire en double. Je crois qu'il y a une certaine harmonisation des deux EE. Après avoir passé par un processus provincial de cinq ou six ans, il serait extrêmement désagréable d'avoir à tout refaire pour suivre un processus fédéral.

La principale chose, c'est l'harmonisation. Si quelque chose a fait l'objet d'une étude et d'un examen à l'un ou l'autre niveau, les résultats devraient être valables pour les deux gouvernements. Notre principale préoccupation, ce serait d'éviter les doublages.

Le sénateur Johnson : Qu'est-ce que, selon vous, le comité doit absolument entendre avant de formuler ses recommandations stratégiques à l'intention du gouvernement fédéral en ce qui concerne le trafic de fret conteneurisé à la porte d'entrée du Sud de l'Ontario?

M. Best : J'ai lu la liste des membres de notre organisation. Ceux-ci sont en grande partie des entreprises de transport. Ce sont des sociétés ferroviaires, des services de messagerie, des camionneurs, des exploitants de ports, d'aéroports et d'installations.

Le point de vue que nous devons adopter, selon moi, et je pense que ce serait quelque chose d'utile pour vous aussi, c'est celui de l'expéditeur. C'est l'expéditeur qui est à l'origine de la demande et qui décide s'il va envoyer sa marchandise par camion, par bateau ou par train. Les expéditeurs doivent être représentés dans le cadre de tout débat sérieux sur les politiques de transport.

Par l'intermédiaire des manufacturiers et des exportateurs du Canada et d'autres organisations, j'essaie de créer des liens avec les expéditeurs. Ceux-ci comprennent comment le système fonctionne, et ils prennent certaines décisions en matière de

I would definitely reach out to that group, as we intend to do. We do not think we can give our best advice if we do not have their views fully in front of us.

Senator Johnson: In terms of the gateway, what kind of federal funding commitment would be your wish in terms of what you are doing? Six hundred million dollars million went to the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

Mr. Best: I think it is closer to \$1 billion now.

Senator Johnson: It will go toward infrastructure improvements. What would be your wish list?

Mr. Best: You may be a little shocked. At this point we do not have an "ask." We know that there is \$2 billion set aside in an unallocated manner for Southern Ontario. I think much of it is earmarked toward Atlantic Canada. I think there is an opportunity for some of that money to go to Southern Ontario. The language around the announcement was that it would be "merit-based," which is a good thing. There must be some demonstrated benefit to the national system. However, we all know how funding announcements get made and how projects suddenly find their way on the agenda, especially in times of political volatility. It could be a bit of a jump ball, then you start getting bad decision-making and then you start getting Mirabel.

I do not think the trick is to rush out and spend the money. The trick is to allocate the resources and then develop a measured and sensible way of figuring out what is best for the economy over the next 20 years. What is the best way to spend that money? We would like to be part of that discussion but it needs research.

You can get people who will come here and tell you how to spend \$2 billion more creatively than I can. There is a process issue here that is more critical and that is that the people involved in the transportation delivery system in Canada have not had this opportunity for the last 20 years. All of a sudden, it is here; let us get it right.

It takes so long for these projects to come to life that a little bit of reflection and developing a good process that hopefully is as immune as it can be from political cycles would be the desired way to go. I realize that is a tough call.

Senator Johnson: Would you say that in terms of the future of the Southern Ontario Gateway, investments in infrastructure, for example, transportation systems, technology, security or marketing would be the most critical issues for you?

Mr. Best: Yes, if you think about infrastructure, highways are obviously a provincial responsibility. If necessary, there are all kinds of creative funding mechanisms for highways, such as tolls.

transport et d'expédition. J'essaierais assurément de joindre ce groupe, comme nous avons l'intention de le faire. Nous ne pensons pas être en mesure de formuler les meilleurs conseils possibles si nous ne connaissons pas bien leurs points de vue.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne la porte d'entrée, quel genre d'engagement souhaiteriez-vous voir le gouvernement fédéral prendre, sur le plan financier, par rapport à ce que vous faites? L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique a reçu six cent millions de dollars.

M. Best : Je pense que c'est maintenant près d'un milliard de dollars.

Le sénateur Johnson : L'argent va servir à améliorer les infrastructures. Pour votre part, qu'aimeriez-vous obtenir?

M. Best : Vous serez peut-être un peu étonné. À ce moment-ci, nous n'avons pas de « demande ». Nous savons qu'il y a deux milliards de dollars de réserves, même si l'argent n'est pas encore alloué au Sud de l'Ontario. Je pense qu'une bonne partie de cet argent est réservée à la région de l'Atlantique. Je pense qu'il y a une possibilité qu'une partie de l'argent soit investie dans le sud de l'Ontario. La façon dont on a fait l'annonce donnait à penser que l'argent allait être accordé « en fonction du mérite », ce qui est une bonne chose. Il faut qu'il y ait des avantages démontrés pour le système national. Cependant, nous savons tous comment les annonces au sujet du financement sont faites et comment les projets se retrouvent subitement à l'ordre du jour, surtout en temps d'instabilité sur le plan politique. On met le ballon en jeu, puis il risque d'y avoir des mauvaises décisions, et c'est comme ça que des choses comme ce qui s'est passé à Mirabel finissent par se produire.

Je ne pense pas qu'il soit astucieux de se dépêcher à dépenser l'argent. Ce qui est astucieux, c'est d'allouer les ressources, puis d'élaborer un moyen sensé d'évaluer les meilleures façons de stimuler l'économie pendant les 20 prochaines années. Quelle est la meilleure façon de dépenser cet argent? Nous aimerions participer à cette discussion, mais il faut qu'il y ait d'abord des travaux de recherche.

Vous pourriez inviter ici des gens qui vous diraient comment dépenser deux milliards de dollars de façon plus créative que moi. Il y a ici une question de processus qui est plus importante, et c'est que les intervenants du réseau de transport du Canada n'ont pas eu cette occasion depuis 20 ans. Elle se présente tout à coup; essayons de la saisir comme il faut.

Ce genre de projets prend tellement de temps à réaliser qu'il pourrait être souhaitable de réfléchir un peu et d'élaborer un bon processus, qui, idéalement, sera le plus possible à l'abri des cycles politiques. Je sais que ce sera une tâche difficile.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne l'avenir de la porte d'entrée du Sud de l'Ontario, diriez-vous que les investissements dans l'infrastructure, par exemple, dans des réseaux de transport, dans la technologie, dans la sécurité ou dans le domaine du marketing seraient les enjeux les plus importants pour vous?

M. Best : Oui, pour ce qui est de l'infrastructure, les routes sont évidemment quelque chose qui relève de la province. Au besoin, on peut avoir recours à toutes sortes de mécanismes de

The Americans envelope the gasoline tax and dedicate it to highways. You do not necessarily have to go to general revenue to get money to build a highway.

Railways are still self-financing; they still use their own money and their shareholders' money. If we need more intermodal facilities, some way of getting products from truck to rail to perhaps marine, there might be an investment opportunity there. Something that connects those nodes might be a good federal role, where there is no clear jurisdiction, and where there is a need to connect but nobody clearly has the full responsibility. Those are areas where I think you may see a good investment opportunity.

The private sector will be there as part of that initiative in any event, because much of this is the underpinning of our economy. It is not like health care, which is 100 per cent driven by public funding. There will always be a significant opportunity for private sector investment in this area.

Senator Munson: You say you do not have an ask, yet earlier in the testimony you talked about new trade links. It seems to me that it would be an obvious to ask for these new private sector and federal government trade links with the ferries you mentioned on Lake Erie. How feasible is that idea? Is that something way down the road, or is it something on the radar screen with you folks and the federal and provincial officials?

Mr. Best: There was pretty serious activity around a ferry crossing on Lake Erie around the time that the Rochester ferry was going through its experiment, which did not work. It is really unfortunate because that exercise probably put ferries under a bit of a cloud in terms of a viable transportation link. In our view, it would have been better if they had started with a cargo ferry because there are definite advantages. For instance, you can go from Port Dover on Lake Erie to Erie, Pennsylvania, in 90 minutes by ferry. That plugs you right into the I-79 network and down to Carolina and all through the U.S. Midwest. That could save driving time. Earlier, when we talked about the use of marine, we talked about accepting the time penalty and trying to find goods where the time penalty would not be an issue. Here is one where you could actually get to the other side more quickly than driving around the lake and connect with a major transportation network.

Senator Munson: Is there a real push on now for this ferry?

financement créatif pour les routes, par exemple les postes de péage. Les Américains consacrent toutes les recettes de la taxe sur l'essence aux routes. Il n'est pas nécessaire de puiser dans les recettes générales pour obtenir de l'argent pour construire une route.

Les sociétés ferroviaires sont encore autonomes sur le plan financier; elles utilisent encore leur propre argent et celui de leurs actionnaires. Si nous avons besoin de plus d'installations intermodales, un moyen quelconque de faire passer les produits des camions au train et peut-être au bateau, c'est peut-être une occasion d'investir qui se présente. Le gouvernement fédéral a peut-être un rôle à jouer pour établir ce qui fera le lien entre ces modes de transport, dans un domaine où l'autorité n'est pas clairement définie, et où il y a un besoin d'établir des liens, mais où personne n'a encore clairement pris l'entière responsabilité de le faire. Voilà des domaines dans lesquels je pense que vous pouvez envisager de bonnes occasions d'investissement.

Le secteur privé va participer à cette initiative de toute façon, parce que c'est en grande partie le fondement de notre économie. Ce n'est pas comme les soins de santé, qui sont entièrement financés à même les deniers publics. Il y aura toujours d'importantes occasions d'investir pour le secteur privé dans ce domaine.

Le sénateur Munson : Vous dites que vous n'avez pas de demande à formuler, mais vous avez parlé plus tôt de nouvelles voies de commerce. Il me semble qu'il irait de soi de demander ces nouvelles voies de commerce du secteur privé et du gouvernement fédéral, vu que vous avez parlé de traversiers sur le lac Érié. Dans quelle mesure cette idée peut-elle être mise en pratique? Est-ce que c'est un projet à long terme, ou est-ce que c'est quelque chose que vous envisagez pour bientôt avec les fonctionnaires fédéraux et provinciaux?

M. Best : Il y a eu pas mal d'activités autour d'un éventuel traversier sur le lac Érié à l'époque où on a mis à l'essai le traversier de Rochester, ce qui n'a pas fonctionné. C'est bien dommage, parce que cet exercice a probablement eu pour effet d'assombrir un peu l'avenir des traversiers comme moyen de transport viable. À notre avis, il aurait été préférable qu'on commence par essayer de transporter des marchandises, parce que cela présente des avantages certains. Il est possible, par exemple, de faire le trajet de Port Dover, sur le bord du lac Érié, à Erie, en Pennsylvanie, en 90 minutes, par traversier. De là, l'accès est direct au réseau I-79, qui s'étend vers la Caroline et dans tout le Midwest américain. Cela pourrait permettre de passer moins de temps sur la route. Tout à l'heure, lorsque nous avons parlé du transport maritime, nous avons parlé de composer avec les délais que cela suppose et d'essayer de choisir des marchandises pour lesquelles le temps de transport n'est pas un problème. Voilà donc un exemple d'une façon plus rapide de traverser l'autre côté, plus rapide que de faire le tour du lac par la route, pour avoir accès à un réseau de transport important.

Le sénateur Munson : Est-ce que cette idée de traversier est une idée qu'on essaie vraiment de faire adopter à l'heure actuelle?

Mr. Best: Yes. Both the St. Lawrence Seaway Management Corporation and the two big ports in Ontario have developed what they call the Highway H2O process. I do not know if you have come across that in your research. Essentially they are promoting a marketing initiative that promotes all forms of enhanced use of the seaway, which could include containers and could include cross-lake ferries. They have it as a marketing concept but they are still wrestling with issues.

When they do the economic analysis, their assumption is that it has to make sense if we buy the boat. Then you get into areas such as whether we can improve the harbours on both sides. When dealing with these huge ferries, we are dealing with significant infrastructure to remove containers and get them onshore. There is an infrastructure component there, and then there is the whole issue of customs. Can we not burden a fledgling route like that with full recovery on customs at the beginning? Is there some way of making that more palatable?

There would be an infrastructure investment component that obviously if the federal government wanted to support something that was new and because it is international in nature, it would more feasibly lend itself to federal involvement. That might be an area to look at.

Senator Munson: Would that be the money that may be in the ask?

Mr. Best: It could very well. I do not want to preclude any asks. At this moment, our position has been to look at the needs. We can identify the needs; roads are too crowded and there is congestion at the border.

We have tried to be as research-based as we can so we do not make mistakes. The prime example is the border crossing issue where the thought was that the infrastructure was inadequate. At the Ambassador Bridge area, the infrastructure is inadequate; the road structure through Windsor is totally inadequate. However, in Niagara it turned out that was not the problem. The bridges are adequate but the customs are inadequate on both sides. We cannot solve that problem on our own. There are administrative and policy issues that sometimes can be as much of a problem as inadequacy of infrastructure.

Senator Munson: Would it be a good idea, to sit down with all of these competing entities and set out a cohesive national plan? Perhaps it is happening. Should the federal government link all of these gateways and the aspirations of these gateway communities?

Mr. Best: That is an interesting idea in terms of if you wanted to tie together the three big strands that make up the transportation puzzle; you have three gateway councils and stakeholder groups. One of the advantages of a gateway council is that if we do come into a place like this with an ask we have already fought it out ourselves between the competing

M. Best : Oui. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et les deux grands ports de l'Ontario ont élaboré ensemble ce qu'ils appellent le processus de l'Autoroute H2O. Je ne sais pas si vous avez pris connaissance de cela dans le cadre de vos recherches. Essentiellement, ils font la promotion d'une initiative de marketing qui prône toutes sortes de façons d'utiliser davantage la voie maritime, notamment pour transporter des conteneurs, et il pourrait s'agir aussi de traversiers sur les lacs. C'est leur concept de marketing, mais ils sont toujours aux prises avec certains problèmes.

Lorsqu'ils effectuent l'analyse économique, leur hypothèse, c'est qu'il faut que le projet soit sensé si nous faisons l'acquisition du bateau. Puis il y a les questions comme celle de savoir si nous pouvons améliorer les ports des deux côtés. Pour des traversiers de cette taille, il faut des infrastructures importantes pour décharger les conteneurs sur la rive. Il y a un volet infrastructure, et il y a toute la question des douanes. Ne pouvons-nous pas éviter d'imposer un trop gros fardeau à ce projet en exigeant que les postes frontaliers fassent leurs frais au départ? Y a-t-il une façon de rendre cela plus attrayant?

Il y aurait un volet d'investissement dans les infrastructures qui, évidemment, si le gouvernement fédéral voulait soutenir un nouveau projet, international de par sa nature, pourrait se prêter plus facilement à la participation du gouvernement fédéral. C'est peut-être quelque chose à envisager.

Le sénateur Munson : Est-ce que ce serait l'argent qui pourrait faire l'objet de la demande?

M. Best : Ce pourrait très bien être le cas. Je ne veux exclure aucune demande. À l'heure actuelle, ce que nous faisons, c'est d'examiner les besoins. Nous pouvons déterminer les besoins; les routes sont engorgées, et il y a des problèmes de circulation à la frontière.

Nous avons essayé de nous fonder sur des travaux de recherche le plus possible, de façon à ne pas faire d'erreurs. Le meilleur exemple, c'est le problème du poste frontalier où nous pensions que l'infrastructure était inadéquate. Dans le secteur du pont Ambassador, l'infrastructure est inadéquate; le réseau routier de Windsor est totalement inadéquat. Cependant, à Niagara, ce n'était pas le cas. Les ponts sont adéquats, mais ce sont les douanes des deux côtés qui ne sont pas adéquates. Nous n'arriverons pas à régler le problème seul. Il arrive parfois que les problèmes administratifs ou liés aux politiques sont aussi importants que l'insuffisance de l'infrastructure.

Le sénateur Munson : Est-ce que serait une bonne idée de réunir toutes ces organisations concurrentes et d'établir un plan national cohérent? C'est peut-être ce qui est en train de se produire. Le gouvernement fédéral devrait-il établir des liens entre toutes ces portes d'entrée et entre les aspirations des intervenants de celles-ci?

M. Best : C'est une idée intéressante, si vous voulez lier les trois grands morceaux du casse-tête des transports; il y a trois conseils de portes d'entrée et groupes d'intervenants. L'un des avantages d'un conseil de porte d'entrée, c'est que lorsque nous arrivons ici, par exemple, avec une demande, nous en avons déjà débattu avec les différents intervenants qui sont en concurrence. Nous avons

stakeholders. There is already some selection of priorities that has taken place. It might make it easier to deal in a strategic way with transportation if there is a pre-selection process that has taken place just because of our membership. If they all agree this is the best project, if we can get agreement on something like that, then you know that the marine sector, rail sector and truckers have all looked at it, and as we go forward, the manufacturers will have had input as well as the major shippers.

One of the most educational things I have experienced was when I went to a shipping conference and heard people from Canadian Tire talking in terms of how they move goods, how they make decisions and what goes in the box that comes from China. All of that information is fascinating and a vital part of any discussion we have here.

Senator Munson: That is a vital part of our study. Thank you very much.

Senator Fairbairn: I am from the province of Alberta and although we are not on the coast, in fact far from it, this has been an enormous issue for my province in terms of dealing and partnering with the gateway.

How long did it take the Vancouver group, and then extended into Edmonton, to actually squeeze out a positive response and the money to boot?

Mr. Best: It took 10 years; the first time any concept is rolled out there are false starts. I would certainly like to think that we could be actively looking at real projects in the next couple of years.

I do not know if representatives from Vancouver have been here yet to talk to you to describe their process, and I am reluctant to tell their story for fear of getting some of it wrong. The first thing they had to do was sort out what was important in the lower British Columbia mainland. What were the bottlenecks? What is causing this congestion? They got down to some very basic things. They said this bridge needs to be twinned; we need a grade separation here for the railway. There was no rocket science involved. They were clear about what projects needed to be developed.

It is interesting that now that many of those projects are coming to fruition, that the people are sure they were important. They were successful in convincing people — perhaps in Alberta, Saskatchewan and further inland — that those were still the major bottlenecks. It did not matter whether you were shipping from Calgary or Abbotsford, B.C., to get to the coast. The issues were still the bottleneck around a highway and the bridge that needed twinning. All the bottlenecks were around Southern Vancouver and were acting as an impediment to shipping back into Canada, into Winnipeg and the problem simply backed up into the Prairie provinces.

donc déjà déterminé certaines priorités. C'est peut-être plus facile de s'occuper des transports de façon stratégique s'il y a un processus de présélection en place en raison de la composition de notre organisation. Si nos membres sont tous d'accord pour dire que tel ou tel projet est le meilleur, si nous arrivons à obtenir un consensus sur quelque chose du genre, alors vous savez que les secteurs du transport maritime, du transport ferroviaire et du transport routier se sont tous penchés sur la question, et, à mesure que le projet avance, les manufacturiers vont aussi formuler des propositions, tout comme les principaux expéditeurs.

Une des expériences les plus instructives que j'ai vécues, ça a été de participer à une conférence sur l'expédition, où j'ai entendu les gens de Canadian Tire parler de la façon dont ils transportent leurs marchandises, de la façon dont ils prennent des décisions et de ce qu'ils choisissent d'importer de la Chine. Toute cette information est fascinante, et c'est une part essentielle de toute discussion que nous pouvons tenir ici.

Le sénateur Munson : C'est une partie essentielle de notre étude. Merci beaucoup.

Le sénateur Fairbairn : Je viens de l'Alberta, et même si nous ne sommes pas sur la côte, et sommes même loin de celle-ci, la question des affaires et d'un partenariat avec la porte d'entrée a été très importante chez nous.

Combien de temps a-t-il fallu au groupe de Vancouver, qui a ensuite étendu ses activités jusqu'à Edmonton, pour obtenir une réaction positive et l'argent pour lancer le processus?

M. Best : Dix ans. Il y a toujours des faux départs lorsqu'on essaie d'appliquer une idée pour la première fois. J'aimerais assurément pouvoir penser que nous allons envisager sérieusement de vrais projets pour les deux ou trois années qui viennent.

Je ne sais pas si les représentants de Vancouver sont venus ici décrire leur processus, et je suis un peu réticent à raconter leur histoire, de peur de mal le faire. La première chose qu'ils ont dû faire, ça a été de déterminer ce qui était important pour le lower mainland, en Colombie-Britannique. Où se trouvaient les goulots d'étranglement? Qu'est-ce qui causait les problèmes de circulation? Ils se sont occupés de choses vraiment fondamentales. Ils ont dit : voilà un endroit où il faut construire un deuxième pont; nous avons besoin ici d'un passage à niveau pour la voie ferrée. Ce n'était rien de très compliqué. Ils ont dit clairement quels projets devaient être élaborés.

Fait intéressant, maintenant que bon nombre de ces projets commencent à porter fruit, les gens sont convaincus que c'était des projets importants. On a réussi à convaincre les gens — peut-être en Alberta, en Saskatchewan et encore un peu plus loin de la côte — que les goulots d'étranglement en question étaient encore les plus importants. Peu importe si vous expédiez des marchandises de Calgary ou d'Abbotsford, en Colombie-Britannique, vers la côte. Les problèmes demeuraient le goulot d'étranglement d'une autoroute et le deuxième pont qu'il fallait construire. Tous les goulots d'étranglement se trouvaient dans la partie sud de Vancouver, et ils étaient un obstacle à l'expédition de marchandises vers le reste du Canada, vers Winnipeg, et le problème s'est tout simplement étendu jusque dans les Prairies.

People in that organization put their heads together, which is very much to their credit because there is a tendency to be parochial about these issues. What made it successful was the fact that the three provinces adopted that list. Certainly, there were projects that moved into the other provinces as it got bigger.

The fact that they were able to sit down and figure out the problem, regardless of its location and what is needed to fit it, is the reason for their success. It is their ability to drive consensus.

Senator Fairbairn: I wish you well. I know there is no question that this has an enormous impact in a much broader area than some would think. My friends from Saskatchewan and Manitoba understand that our part of the country has taken many hits in recent years; far beyond anything the farm community, for example, could be responsible for and as time moves forward, this may well become a tremendous advantage to other parts of the country well beyond the coast of British Columbia.

Mr. Best: As I said earlier, they are talking about an inland port in Kansas, and those ports create jobs. There is a lot of logistic work to be done in sorting, shipping, transferring to trucks and trains, as well as many good logistic jobs if this concept of inland ports unfolds the way most people in the transportation community believe it will.

The Chairman: Mr. Best, thank you very much for your appearance here this morning. Feel free to send us any more information you could make available to us. We were very pleased to have you with us today.

The committee adjourned.

Les gens de cette organisation ont mis leurs idées en commun, ce qui est digne de mention, parce qu'on a tendance à ne prêcher que pour sa paroisse dans ce genre de dossier. Ce qui a été la clé de la réussite, c'est que trois provinces ont adopté la liste en question. Assurément, d'autres projets se sont étendus dans les autres provinces au fur et à mesure que les choses prenaient de l'ampleur.

Le fait qu'on ait pu se réunir pour définir le problème, peu importe l'endroit touché et ce qu'il fallait faire pour le régler, a été la clé du succès. Ça a été cette capacité d'obtenir un consensus.

Le sénateur Fairbairn : Je vous souhaite bonne chance. Je sais qu'il ne fait aucun doute que cela a eu des répercussions énormes dans une région beaucoup plus grande que certaines personnes le penseraient. Mes amis de la Saskatchewan et du Manitoba savent que notre région du pays a subi de nombreux coups au cours des dernières années; beaucoup plus que tout ce dont le milieu agricole, par exemple, pourrait être responsable, et, avec le temps, cela pourrait devenir un avantage très important pour les autres régions du pays, bien au-delà de la côte de la Colombie-Britannique.

M. Best : Comme je l'ai dit plus tôt, on parle d'un port intérieur au Kansas, et ces ports créent des emplois. Il y a beaucoup de travail de logistique à faire, dans le tri, l'expédition et le transfert des marchandises de camions dans des trains, ainsi que beaucoup de bons emplois dans le domaine de la logistique si cette idée de ports intérieurs se matérialise comme la plupart des gens du milieu des transports pensent qu'elle le fera.

La présidente : Monsieur Best, merci beaucoup d'avoir témoigné devant nous ce matin. N'hésitez pas à nous faire parvenir tout renseignement supplémentaire que vous pourriez nous communiquer. Nous avons été très heureux de vous recevoir ce matin.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, May 16, 2007

Transport Canada:

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;
Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services;
David Bailey, Director, National Air Services Policy.

Wednesday, May 30, 2007

TranSystems:

John Vickerman, Founding Principal.

Tuesday, June 5, 2007

Southern Ontario Gateway Council:

John Best, Executive Director.

TÉMOINS

Le mercredi 16 mai 2007

Transports Canada :

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;
Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques;
David Bailey, directeur, Politiques de services nationaux aériens

Le mercredi 30 mai 2007

TranSystems :

John Vickerman, directeur-fondateur.

Le mardi 5 juin 2007

Southern Ontario Gateway Council :

John Best, directeur général.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, June 6 2007
Tuesday, June 12, 2007
Wednesday, June 20, 2007

Issue No. 16

First and second (final) meetings on:

User Fees Proposal for a spectrum licence fee
for broadband public safety communications
in bands 4940-4990 MHz

Twenty-second meeting on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

First (final) meeting on:

Bill C-59, An Act to amend the Criminal Code
(unauthorized recording of a movie)

INCLUDING:

THE ELEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE

(User Fees Proposal for a spectrum licence fee
for a broadband public safety communications
in bands 4940-4990 MHz)

THE TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE

(2007-2008 Supplementary Budget — study on the containerized
freight traffic handled by Canada's ports)

THE THIRTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE

(Bill C-59, An Act to amend the Criminal Code
(unauthorized recording of a movie))

APPEARING:

The Honourable Robert Nicholson, P.C., M.P.,
Minister of Justice and Attorney General of Canada

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 6 juin 2007
Le mardi 12 juin 2007
Le mercredi 20 juin 2007

Fascicule n° 16

Première et deuxième (dernière) réunions concernant :

Les frais d'utilisation concernant un droit de licence de spectre
pour les communications des services de sécurité publique
à large bande dans les bandes 4040-4990 MHz

Vingt-deuxième réunion concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel
(enregistrement non autorisé d'un film)

Y COMPRIS :

LE ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Les frais d'utilisation concernant un droit de licence de spectre
pour les communications des services de sécurité publique
à large bande dans les bandes 4040-4990 MHz)

LE DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Le budget supplémentaire 2007-2008 — l'étude sur le trafic du
fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada)

LE TREIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Le projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel
(enregistrement non autorisé d'un film))

COMPARAÎT :

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député,
ministre de la Justice et procureur général du Canada

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Munson
(or Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

**Ex officio members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Zimmer (*June 19, 2007*).

The name of the Honourable Senator Zimmer substituted for that of the Honourable Senator Milne (*June 21, 2007*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*June 21, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Munson
(ou Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Milne substitué à celui de l'honorable sénateur Zimmer (*le 19 juin 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Zimmer substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 21 juin 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 21 juin 2007*).

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, May 29, 2007:

The Honourable Senator Comeau tabled the following:

Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).—Sessional Paper No. 1/39-879.

(Pursuant to rule 28(3.1), this document is deemed referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications)

Extract from the *Journals of the Senate* of Monday, June 18, 2007:

Second reading of Bill C-59, An Act to amend the Criminal Code (unauthorized recording of a movie).

The Honourable Senator Johnson moved, seconded by the Honourable Senator Nolin, that the bill be read a second time.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Johnson moved, seconded by the Honourable Senator Nolin, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 29 mai 2007 :

L'honorable sénateur Comeau dépose sur le Bureau ce qui suit :

Proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2).—Document parlementaire n° 1/39-879.

(Conformément à l'article 28(3.1) du Règlement, ce document est considéré comme renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications)

Extrait des *Journaux du Sénat* du lundi 18 juin 2007 :

Deuxième lecture du projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel (enregistrement non autorisé d'un film).

L'honorable sénateur Johnson propose, appuyée par l'honorable sénateur Nolin, que le projet de loi soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Johnson propose, appuyée par l'honorable sénateur Nolin, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 6, 2007
(50)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Merchant and Phalen (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, May 29, 2007, the committee began its consideration on the Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).—Sessional Paper No. 1/39-879.

WITNESSES:

Industry Canada:

Michael Binder, Assistant Deputy Minister, Spectrum Information Technologies and Telecommunications;

Peter Hill, Director, Spectrum Management Operations;

Glenn Sheskey, Counsel, Legal Services;

Nadia Lombardi, Manager, Operational Policy.

Mr. Binder and Mr. Hill each made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 7:02 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 12, 2007
(51)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the Deputy Chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 6 juin 2007
(50)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Merchant et Phalen (6).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 29 mai 2007, le comité entreprend son examen de la proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz, en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2) — Document parlementaire n° 1/39-879.

TÉMOINS :

Industrie Canada :

Michael Binder, sous-ministre adjoint, Spectre, Technologies de l'information et Télécommunications;

Peter Hill, directeur, Exploitation de la gestion du spectre;

Glenn Sheskey, avocat, Services juridiques;

Nadia Lombardi, gestionnaire, Politique opérationnelle.

MM. Binder et Hill font chacun une déclaration puis, aidés des autres témoins, répondent aux questions.

À 19 h 2, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 12 juin 2007
(51)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présents : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2*).

WITNESSES:

Canadian Pacific:

Jim Buggs, General Manager, Car Management;
Claudio Minello, General Manager, International.

CN:

Paul D. Waite, Vice-President, IMX

Railway Association of Canada:

Cliff Mackey, President.

Mr. Mackey, Mr. Buggs, Mr. Minello, Mr. Waite each made opening statements and, together, answered questions.

At 11:10 a.m., the committee suspended.

At 11:16 a.m., the committee resumed.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, May 29, 2007, the committee continued its consideration on the Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).—Sessional Paper No. 1/39-879.

The committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed that the report be adopted.

At 11:16 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 20, 2007
(52)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:40 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Deputy Chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Dawson, Eyton, Johnson, Merchant, Milne, Phalen and Tkachuk (8).

In attendance: From the Library of Parliament, Dominique Valiquet, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Canadien Pacifique :

Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons;
Claudio Minello, directeur général, Affaires internationales.

CN :

Paul D. Waite, vice-président, ETI.

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff Mackey, président.

MM. Mackey, Buggs, Minello et Waite font chacun une présentation puis, ensemble, répondent aux questions.

À 11 h 10, la séance est interrompue.

À 11 h 16, la séance reprend.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 29 mai 2007, le comité poursuit son étude de la proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz, en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2) — Document parlementaire n° 1/39-879.

Le comité examine une ébauche de rapport.

Il est convenu que le rapport soit adopté.

À 11 h 16, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 20 juin 2007
(52)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 40, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Dawson, Eyton, Johnson, Merchant, Milne, Phalen et Tkachuk (8).

Également présent : Dominique Valiquet, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Monday, June 18, 2007, the committee began its consideration of Bill C-59, to amend the Criminal Code (unauthorized recording of a movie).

APPEARING:

The Honourable Robert Nicholson, P.C., M.P., Minister of Justice and Attorney General of Canada

WITNESSES:

Department of Justice Canada:

Michael Zigayer, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section.

Canadian Heritage:

Patricia Neri, Director General, Copyright Policy.

The Minister and Mr. Zigayer each made opening statements and, together with Ms. Neri, answered questions.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-59.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill be adopted without amendment.

It was agreed that the Chair report the bill to the Senate.

At 7:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le lundi 18 juin 2007, le comité entreprend son étude du projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel (enregistrement non autorisé d'un film).

COMPARAÎT :

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député, ministre de la Justice et procureur général du Canada.

TÉMOINS :

Ministère de la Justice Canada :

Michael Zigayer, avocat-conseil, Section de la politique en matière de droit pénal.

Patrimoine Canada :

Patricia Neri, directrice générale, Politique du droit d'auteur.

Le ministre et M. Zigayer font chacun une déclaration puis, aidés de Mme Neri, répondent aux questions.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-59.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu que le projet de loi non modifié soit adopté.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi au Sénat.

À 19 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORTS OF THE COMMITTEE

Wednesday, June 13, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

ELEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the document "Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz" has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, May 29, 2007, examined the proposed new user fee and, in accordance with section 5 of the *User Fees Act*, recommends that it be approved. Your Committee appends to this report certain observations relating to the proposal.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

DAVID TKACHUK

Deputy Chair

**Observations of the Standing Senate
Committee on Transport and Communications
on a Proposal for a Spectrum Licence Fee
for Broadband Public Safety Communications
in the Frequency Band 4940-4990 MHz**

Your Committee supports the philosophy behind the proposal, namely that the radio spectrum is a valuable asset that should be well-managed for the benefit of all Canadians. The proposed fee, chosen to reflect the economic value of the spectrum band, is an attempt to use the price system for the efficient allocation of a scarce resource. This is commendable, but your committee has several concerns with the proposal.

Your committee's first concern is that the users of this spectrum band are public safety entities (police departments, fire departments, ambulance services, et cetera.). These are generally non-commercial entities, often financed by some level of government and often engaged in emergency services. Many would argue that public safety entities should not pay fees that reflect the alternative use of spectrum by commercial users.

Your committee's second concern is that the fee proposed is, at best, an imprecise reflection of the economic value of the 4940-4990 MHz spectrum band. Industry Canada looked at other countries but did not find a useful model, so they took fees for commercial (and exclusive) use of spectrum in Canada and adjusted downward because the public safety spectrum would be shared. In practice, the department chose the lower end of the range for commercial-use fees and divided by four. The proposed fee is thus based on several subjective elements.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mercredi 13 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été référé le document *Proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 29 mai 2007, étudié la nouvelle proposition aux frais d'utilisation et, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les frais d'utilisation*, recommande son approbation. Votre Comité joint au présent rapport certaines observations concernant la proposition.

Respectueusement soumis,

**Observations du Comité sénatorial permanent des transports et
des communications concernant une proposition relative aux droits
de licence visant l'utilisation du spectre pour les communications
des services de sécurité publique à large bande
dans les bandes 4940-4990 MHz**

Le Comité appuie le principe qui sous-tend la proposition, à savoir que le spectre des radiofréquences est une ressource précieuse qui doit être bien gérée dans l'intérêt de tous les Canadiens. Les droits proposés reflètent la valeur économique de la bande du spectre; le système de droits vise l'affectation efficace d'une ressource peu abondante. L'intention est louable, mais le Comité a plusieurs préoccupations au sujet de la proposition.

Premièrement, les utilisateurs de cette bande du spectre sont des organismes de sécurité publique (services de police, des incendies, d'ambulance, et cetera.). Il s'agit généralement d'organismes non commerciaux qui sont souvent financés par un ordre de gouvernement et qui offrent souvent des services d'urgence. Nombreux sont ceux qui affirmeraient que les organismes de sécurité publique ne devraient pas payer des droits qui reflètent l'utilisation commerciale du spectre.

Deuxièmement, les droits proposés ne sont qu'un reflet imprécis de la valeur de la bande de spectre 4940-4990 MHz. Industrie Canada a examiné la façon de faire d'autres pays, mais n'a trouvé aucun modèle utile; le ministère a donc pris les droits d'utilisation commerciale (et exclusive) du spectre au Canada et les a rajustés à la baisse étant donné que le spectre visant la sécurité publique serait partagé. En pratique, il a choisi la limite inférieure de la fourchette des droits d'utilisation commerciale et l'a divisée par quatre. Les droits proposés sont donc fondés sur plusieurs éléments subjectifs.

Your committee's third concern is that the quest for a fee that reflected "economic value" led the department to reject a fee based on cost recovery. In the U.S. fees for the 4940-4990 MHz spectrum band will not be chosen to reflect economic value; non-auctioned spectrum in the U.S. may only reflect the cost recovery for the management of the spectrum.

Your committee accepts the current proposal but urges Industry Canada to revisit its policy for the pricing of spectrum to be used by public safety entities. In particular, the department should consider the efficiency issues associated with fees based on cost recovery.

Wednesday, June 20, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TWELFTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006, to examine and report on containerized freight traffic handled by Canada's ports, respectfully requests the approval of funds for fiscal year 2007-2008.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the original budget application submitted was printed in the Journals of the Senate on March 29, 2007. On April 17, 2007, the Senate approved the release of \$141,040 to the Committee.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the supplementary budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

DAVID TKACHUK

Deputy Chair

Troisièmement, la recherche de droits qui reflètent la « valeur économique » a amené le ministère à rejeter des droits fondés sur le recouvrement des coûts. Aux États-Unis, les droits d'utilisation de la bande 4940-4990 MHz ne sont pas établis en fonction de la valeur économique; les fréquences non attribuées par enchères ne correspondent qu'aux frais de gestion du spectre.

Le Comité accepte la proposition, mais il engage Industrie Canada à revoir sa politique de tarification de l'utilisation du spectre par les organismes de sécurité publique. Le ministère devrait plus particulièrement examiner les questions d'efficacité se rattachant aux droits établis en fonction du recouvrement des coûts.

Le mercredi 20 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Votre Comité, que le Sénat a autorisé, le jeudi 11 mai 2006, à examiner le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada et à produire un rapport, demande respectueusement que des fonds lui soient approuvés pour l'année fiscale 2007-2008.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget initial présenté a été imprimé dans les *Journaux du Sénat* le 29 mars 2007. Le 17 avril 2007, le Sénat a approuvé un déblocage de fonds de 141 040 \$ au comité.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget supplémentaire présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS**

**APPLICATION FOR SUPPLEMENTARY BUDGET
AUTHORIZATION FOR THE FISCAL YEAR ENDING
MARCH 31, 2008**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday,
May 11, 2006:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the
Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine and report on
current and potential future containerized freight traffic
handled at, and major inbound and outbound markets
served by, Canada's

(i) Pacific Gateway container ports;

(ii) east coast container ports;

(iii) central container ports;

and current and appropriate future policies relating thereto;
and

That the Committee submit its final report no later than
March 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**L'ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET
SUPPLÉMENTAIRE POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2008**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 11 mai 2006 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par
l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des
communications soit autorisé à mener une étude et à faire
rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel
manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du
Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et
exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques
actuelles et futures à cet égard;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard
le 31 mars 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 800
Transportation and Communications	39,624
All Other Expenditures	<u>0</u>
TOTAL	\$ 40,424

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Wednesday, May 9, 2007.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	800 \$
Transports et communications	39 624
Autres dépenses	<u>0</u>
TOTAL	40 424 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mercredi 9 mai 2007.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date _____
Lise Bacon
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date _____
Lise Bacon
Présidente du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date _____
George J. Furey
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

Date _____
George J. Furey
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS
EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR SUPPLEMENTARY BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2008

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Working Meals

2 meals in Prince Rupert x \$400

\$ 800

Sub-total — Working meals

\$ 800

Sub-Total — Professional and Other Services

\$ 800

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel Expenses

For fact-finding in Prince Rupert: 4 Senators, 1 Clerk, 1 Library Analyst
(6 Individuals)

Travel to Prince Rupert for fact-finding

(i) Air Transport (from and to Ottawa)

(a) 4 x \$5,600

\$ 22,400

(b) 2 x \$4,600

9,200

(ii) Ground Transport

(a) 4 taxis x 6 x \$30

720

(b) Buses (2 days x \$1,000)

2,000

(iii) Hotel Accommodations (2 nights x 6 x \$200)

2,400

(iv) *Per diems* (3 days x 6 x \$78.00)

1,404

(v) Contingencies (3 days x \$500)

1,500

Sub-Total, Travel to Prince Rupert

\$ 39,624

Sub-Total — Transportation and Communications

\$ 39,624

TOTAL

\$ 40,424

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Hélène Lavoie, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
L'ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA
EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET SUPPLÉMENTAIRE POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2008**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Repas de travail

a) 2 repas à Prince Rupert x 400\$

800 \$

Sous-total — repas de travail

800 \$

Sous-total — services professionnels et autres

800\$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement

Pour mission d'étude à Prince Rupert: 4 sénateurs, 1 greffier, et 1 recherchiste
(6 personnes)

Voyage à Prince Rupert pour la mission d'étude

i) Transport aérien (de et vers Ottawa)

a) 4 x 5 600\$

22 400 \$

b) 2 x 4 600\$

9 200

ii) Transport terrestre

a) 4 taxis x 6 x 30\$

720

b) Autobus (2 jours x 1 000\$)

2 000

iii) Hôtels (2 nuits x 6 x 200\$)

2 400

iv) Allocations journalières (3 jours x 6 x 78.00\$)

1 404

v) Contingences (3 jours x 500\$)

1 500

Sous-total, voyage à Prince Rupert

39 624 \$

Sous-total — Transports et communications

39 624 \$

TOTAL

40 424 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Monday, June 18, 2007

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2008 for the purpose of its special study on the examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports, as authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 800
Transportation and Communications	39,624
Other Expenditures	—
Total(supplementary release)	\$ 40,424

(includes funds for a fact finding mission)

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

Thursday, June 21, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-59, An Act to amend the Criminal Code (unauthorized recording of a movie), has, in obedience to the Order of Reference of Monday, June 18, 2007, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

DAVID TKACHUK

Deputy Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le lundi 18 juin 2007

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2008 aux fins de leur étude spéciale sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres	800 \$
Transports et communications	39 624
Autres dépenses	—
Total (fonds supplémentaires)	40 424 \$

(y compris des fonds pour une mission d'étude)

Respectueusement soumis,

Le jeudi 21 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferé le projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel (enregistrement non autorisé d'un film), a, conformément à l'ordre de renvoi du lundi 18 juin 2007, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 6, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report upon the Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. Tonight, we have on our agenda Department of Industry user fee proposals for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 megahertz.

From Industry Canada, we have Mr. Michael Binder, Assistant Deputy Minister, Spectrum Information Technologies and Telecommunications; Mr. Peter Hill, who is Director of Spectrum Management Operations; Mr. Glenn Sheskey, who is Counsel, Legal Services; and Ms. Nadia Lombardi, who is Manager, Operational Policy.

Welcome to our committee. I suppose you are accustomed to committees like yours. We will hear from you first and then we will ask our questions.

Michael Binder, Assistant Deputy Minister, Spectrum Information Technologies and Telecommunications, Industry Canada: Thank you. It is not every day that we get the opportunity to talk about our favourite topic, spectrum management. We discovered that a lot of people do not necessarily have a background on this subject. Therefore, with your permission, we have circulated a slide presentation, to give you a context as to where the fees come from, why this is an important activity, et cetera. With your permission, I should like to take you through this slide deck.

The Chairman: Please go ahead.

Mr. Binder: I will ask Mr. Hill to do so. Following the presentation, we will be happy to answer any questions you might have.

Peter Hill, Director, Spectrum Management Operations, Industry Canada: We will try to go through this quickly for you. Basically, we will give you a bit of a background on what spectrum management is, et cetera, and how this rolls into the wireless communication needs for public safety agencies and hence the fee.

I will jump right into slide three. The radio frequency spectrum is part of the light spectrum, in fact. It is at a lower frequency band; X-rays, et cetera, are all part of this. A certain portion of that permits radio communication — for example, items such as a BlackBerry and broadcasting operate in this small swath of total electromagnetic spectrum that we manage.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 6 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour étudier, en vue d'en faire rapport, une proposition d'imposition de frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Je déclare la séance ouverte. Nous avons, à l'ordre du jour, une proposition d'imposition de frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz.

Nous accueillons aujourd'hui, d'Industrie Canada, M. Michael Binder, sous-ministre adjoint, Spectre, technologies de l'information et télécommunications, M. Peter Hill, directeur, Exploitation de la gestion du spectre, M. Glenn Sheskey, avocat, Services juridiques, et Mme Nadia Lombardi, gestionnaire, Politique opérationnelle.

Je vous souhaite la bienvenue au comité. Je suppose que vous avez l'habitude des comités comme le nôtre. Nous écouterons d'abord votre exposé, puis nous vous poserons des questions.

Michael Binder, sous-ministre adjoint, Spectre, Technologies de l'information et télécommunications, Industrie Canada : Merci. Ce n'est pas tous les jours que nous avons l'occasion de parler de notre sujet favori, la gestion du spectre. Nous avons constaté que beaucoup de gens n'ont pas les connaissances de base nécessaires pour comprendre ce sujet. Nous avons donc fait circuler, avec votre permission, un ensemble de diapositives destiné à vous donner une idée de l'origine des droits, de l'importance des activités en cause, et cetera. Si vous voulez bien, j'aimerais passer en revue ces diapositives.

La présidente : Je vous en prie, allez-y.

M. Binder : Je vais demander à M. Hill de le faire. Ensuite, nous serons heureux de répondre à toute question que vous voudrez bien nous poser.

Peter Hill, directeur, Exploitation de la gestion du spectre, Industrie Canada : Nous essaierons de passer rapidement en revue la présentation. Elle nous permettra essentiellement de vous expliquer les rudiments de la gestion du spectre et les liens qui existent avec les besoins de communication sans fil des organismes de sécurité publique, ce qui nous amènera aux droits de licence.

Je vais immédiatement passer à la diapositive 3. Le spectre radioélectrique fait partie du spectre de la lumière, dont il constitue la région de basse fréquence. Les rayons X, et cetera, en font également partie. Les radiocommunications se situent dans une petite partie du spectre. Par exemple, les fréquences utilisées par le BlackBerry et la radiodiffusion occupent cette petite bande de l'ensemble du spectre électromagnétique que nous gérons.

Wireless spectrum is divided into a whole number of frequency bands that are good for some things and not good for other things because of the physical characteristics of those frequencies. They are allocated internationally through the International Telecommunication Union. Canada, in compliance with those rules and regulations, sets up our own domestic allocations and licensing processes that get the frequency into the hands of people who actually use them.

Generally speaking, characteristics of radio waves make it such that taxis, couriers and things like that use radio frequencies in certain kinds of bands. Other things, such as radar, are in different kinds of bands because of their physical characteristics.

I will move now to slide five. There are many uses of the spectrum, such as broadcasting, AM and FM radio, television, microwave and satellite communication, cell phones, the BlackBerry and pagers. Equally, it is used in other domains, like heart monitors that allow patients to walk along the corridors and not be wired up to their bed. Radio astronomy is a major user of spectrum as well. Other users are couriers and trucking, among others in the transportation field, as well as safety services notably. There are many kinds of consumer devices. Your remote control for your television is likely a wireless device. Some are infrared. Your garage door opener and such things are wireless devices that in some sense we create standards for or manage their use in Canada.

I will now move to slide six. Wireless is important to the Canadian economy, certainly to broadcasters on the cultural side but also on the industrial side of things. For example, in cellular and PCS, there are 25,000 jobs and \$11 billion of revenue in that one industry alone. Wireless more and more is absolutely critical to safety services in this country. Ever since 9/11, they have seen a need to improve their capacities in this realm.

On slide seven, as I mentioned, spectrum is a limited resource public resource in Canada, and we manage it on behalf of the Canadian public. It cannot be confined within national borders. If you have ever had the opportunity to listen to your favourite AM radio station, which I did when I was young, you will know how far it would go, and at night how it would go even farther. I could pick up stations from the mid-western U.S. some nights. You cannot control radio frequency waves to live within political boundaries. They have their own physical boundaries.

Finally, spectrum management is essential for the orderly development of use in Canada. Certain things are not compatible with others. They will cause interference, which will cause communication not to happen. There are supply and demand issues. Many people want certain kinds of spectrum and others want other kinds of spectrum. We have regulation to promote

Le spectre des services sans fil se subdivise en un grand nombre de bandes de fréquences qui conviennent à certains services et ne conviennent pas à d'autres, à cause des caractéristiques physiques de ces fréquences. Elles sont attribuées à l'échelle internationale par l'Union internationale des télécommunications. Le Canada se conforme aux règlements de l'Union lorsqu'il établit ses propres procédures d'attribution de fréquences et de licences aux gens qui s'en servent.

D'une façon générale, les caractéristiques des ondes radio sont telles que les taxis, les services de messagerie et les services du même genre doivent utiliser certaines bandes de fréquences, tandis que le radar, par exemple doit en utiliser d'autres, encore une fois à cause de leurs caractéristiques physiques.

Je passe maintenant à la diapositive 5. Le spectre est exploité par de nombreux utilisateurs, comme la radiodiffusion, la radio AM et FM, les communications micro-ondes et par satellite, la téléphonie cellulaire, les BlackBerry et les systèmes de téléappel. Il sert également dans d'autres domaines, comme les moniteurs cardiaques qui permettent aux patients de marcher dans les corridors des hôpitaux sans être reliés par un fil à leur lit. La radioastronomie utilise aussi beaucoup le spectre. Il y a aussi les services de messagerie et les camionneurs, dans le secteur des transports, ainsi que les services de sécurité. Il y a toutes sortes d'appareils utilisés par les consommateurs. La télécommande de votre téléviseur est probablement un dispositif sans fil, bien que certaines fonctionnent aux infrarouges. La télécommande de votre porte de garage et d'autres appareils du même genre sont des dispositifs sans fil pour lesquels nous établissons des normes et dont nous gérons l'exploitation au Canada.

Je passe maintenant à la diapositive 6. Les services sans fil sont importants pour l'économie canadienne, notamment pour les radiodiffuseurs, dans le secteur culturel, mais aussi pour l'industrie. Par exemple, le secteur de la téléphonie cellulaire et des communications personnelles emploie 25 000 personnes et engendre des recettes de 11 milliards de dollars. De plus en plus, le sans-fil devient absolument essentiel aux services de sécurité publique du pays. Depuis les attentats du 11 septembre, ces services ont dû augmenter leurs capacités dans ce domaine.

Je passe à la diapositive 7. Comme je l'ai dit, le spectre constitue une ressource publique limitée, que nous gérons pour le compte de tous les Canadiens. Le spectre ne peut pas être restreint aux frontières nationales. Si vous avez eu l'occasion d'écouter votre station de radio AM favorite, comme je le faisais lorsque j'étais jeune, vous savez probablement que vous pouvez capter des postes très lointains, surtout la nuit. Certains soirs, je pouvais même écouter des stations du Midwest américain. On ne peut donc pas restreindre les ondes radio aux frontières politiques. Elles ont leurs propres frontières, déterminées par leurs caractéristiques physiques.

Enfin, la gestion du spectre est essentielle au développement ordonné de l'utilisation au Canada. Certaines choses ne sont pas compatibles avec d'autres. Elles causent du brouillage qui empêche la transmission d'autres signaux. Il y a aussi des problèmes d'offre et de demande. Beaucoup de gens veulent utiliser certaines bandes du spectre. Nous avons donc établi des

efficient use to meet all demands. However, we rely more and more on going forward as well in terms of the market to try to regulate the pull between supply and demand.

The Radiocommunication Act provides to the Minister of Industry sole discretion in terms of how to plan, allocate and use the spectrum in Canada. Within the Department of Industry, our program manages that. There are approximately 250,000 licences issued every year. We spend approximately \$60 million a year managing that and we pull in around \$315 million to the Consolidated Revenue Fund.

We have a lot of challenges. The technological speed of change is amazing these days. It is very difficult for us to keep up, but we are looking at administrative ways to make things simpler and equally more market-based approaches. The fee approach is one of those administrative ways of making life simpler for our clients and for us.

Public safety agencies are demanding access to more spectrum. We have opened up more spectrum exclusively for public safety undertakings. Indeed, they have a certain priority above others when it comes to getting access to radio-frequency spectrum. As technologies advance, as we all get a BlackBerry that has wonderful speed and we get wireless Internet server routers at home that we enjoy, the public safety agencies have similar needs, but their needs are not within a building, generally speaking. When they are on site at an incident, they need communications wherever in a particular place. Increasingly, they need the same kinds of services that we need in terms of business to undertake their responsibilities, including broadband-type systems in localized situations.

We do charge licence fees for the use of spectrum, as a fair return to the Canadian public for the use of the public resource. We do use auctions as well for commercial spectrum but not for public safety-type uses. We have done a number of auctions in this country, to give it to the highest bidder literally, for whatever use they see fit. Generally speaking, it is for more broadband BlackBerry-type services.

We set annual fees for other types of licences, non-auctioned. We try to get some semblance of the value of this spectrum in the marketplace and provide that fair return to the Canadian public.

I will make the comment that resources that are underpriced tend to be over-consumed and we have had that happen in the past. Hence, we have a fee that we think is fair to all parties, the public and equally the public safety organizations.

On slide 11, you will see that the fee is small, less than half a cent per 50 megahertz per pop. That means that, to use this band, if you want it to cover one person of the population, it would cost less than half a cent. That means that every city, town and village

réglements pour favoriser une utilisation efficace et répondre à toutes les demandes. Toutefois, nous comptons de plus en plus sur les forces du marché pour équilibrer l'offre et la demande.

La Loi sur la radiocommunication accorde au ministre de l'Industrie le pouvoir exclusif de planifier l'attribution et l'utilisation du spectre radioélectrique au Canada. Au ministère de l'Industrie, c'est notre programme qui s'occupe de la gestion du spectre. Nous délivrons quelque 250 000 licences chaque année. Nous dépensons environ 60 millions de dollars par an pour faire cette gestion, ce qui rapporte près de 315 millions de dollars au Trésor.

Nous devons affronter de nombreux défis. La technologie évolue aujourd'hui à un rythme phénoménal. Il nous est très difficile de suivre ce rythme, mais nous cherchons des moyens administratifs de simplifier les choses et essayons aussi de trouver des approches davantage axées sur le marché. L'imposition de droits constitue l'un de ces moyens administratifs de simplifier les choses pour nos clients et nous.

Les organismes de sécurité publique exigent d'avoir accès à plus de bandes de fréquences. Nous avons donc réservé davantage de bandes à leur usage exclusif. Ils ont en fait une certaine priorité sur les autres dans l'attribution du spectre. À mesure que la technologie évolue, nous voulons tous avoir un BlackBerry ou un routeur sans fil à la maison pour accéder à Internet. Il en est de même pour les organismes de sécurité publique, qui ont des besoins semblables, sauf qu'ils ne se limitent pas en général à un seul édifice. Quand la police se rend sur les lieux d'un accident, les agents ont besoin de communiquer, où qu'ils se trouvent. Les organismes de sécurité publique ont de plus en plus besoin des mêmes genres de services pour s'acquitter de leurs fonctions, y compris des systèmes à large bande pour des applications locales.

Nous imposons des droits de licence pour l'utilisation du spectre afin d'assurer aux Canadiens un rendement équitable pour l'utilisation de cette ressource publique. Nous recourons aussi à des ventes aux enchères pour l'attribution des bandes commerciales du spectre, mais pas dans le cas des bandes de sécurité publique. Nous avons organisé un certain nombre de ventes aux enchères et avons attribué des fréquences aux plus offrants pour qu'ils s'en servent à leur gré. D'une façon générale, nous procédons ainsi pour les services à large bande du type BlackBerry.

Pour les fréquences qui ne font pas l'objet de ventes aux enchères, nous fixons des droits de licence annuels. Nous essayons de déterminer, d'une façon ou d'une autre, la valeur économique des fréquences en cause pour établir les droits à un niveau qui assure un rendement équitable aux Canadiens.

Je voudrais noter, à cet égard, qu'un prix trop bas a tendance à provoquer une utilisation excessive des ressources. Cela s'est produit dans le passé. Nous essayons donc de fixer des droits que nous jugeons équitables pour toutes les parties, aussi bien le public que les organismes de sécurité publique.

À la diapositive 11, vous verrez que les droits ne sont pas très élevés : le taux proposé est de moins d'un demi-cent par habitant pour une bande de 50 MHz. Cela signifie que si vous voulez utiliser cette bande pour rejoindre une seule personne, vous aurez

in this country that has a population of less than 60,000 people will pay our minimum fee of \$250, which is not much money for any of those kinds of organizations.

The fee, however, is dependent on the geography defined by that area. If you are not covering one population but you are covering the City of Ottawa, there is more than one person who lives here. There are 750,000, approximately. Hence, the fee would be commensurate with that kind of coverage.

At the same time, if you are only covering Kanata, for example, your fee would only correspond to the people living there. They are scaleable in terms of where public safety agencies might operate and how they might want to use this spectrum.

The next slide provides examples. In the absolute highest case, if someone wanted to cover every square inch of this country, including right up to the border going through Lake Ontario and right past the Arctic Circle, they would have to pay \$125,000 a year. That is not the reality of how this spectrum will be used. In every square inch of the province of Quebec, the fee would be \$30,000 a year.

Most likely, this will be used in places such as Halifax. We have a system on trial in Regina, for example, where the fee will be very small in relation to the cost of the radio communication system in and of itself. Typically, these kinds of fees amount to well less than 1 per cent of the capital cost of a network and a very small proportion as well of the ongoing operating cost to run such a network.

We have consulted with the public safety community on this fee. This fee is not a hardship to those agencies, in our view. The comments we received included requests for free service, but there was no real objection to the fee that was proposed.

Our intent is to get the fee set so we can start to license these agencies. As I said, a number of cities around the country are already pushing us to get this spectrum out for their use quickly. Our intent is to try to set this fee quickly so that we can give them access to the spectrum to provide the safety services they say they need to provide.

The Chairman: The 4940-4990 megahertz frequency band is proposed for non-exclusive public safety use. The proposed licence fee and the minimum fee are intended to reflect the economic value of the radio-frequency spectrum. The economic value criterion is supposed to encourage the efficient use of a limited public resource and the radio spectrum.

Public safety entities are public service, non-commercial and non-profit organizations that sometimes operate under limited funding. In the United States, the criterion used for non-auction spectrum is cost recovery and not economic value. The model you propose is inspired by the Australian experience.

à payer que 0,5 cent. Autrement dit, chaque ville et village du pays qui a une population de moins de 60 000 habitants paiera le droit minimum de 250 \$, qui n'est pas très élevé pour ce genre d'organisme.

Le droit dépend cependant de la zone de service couverte. La ville d'Ottawa, par exemple, a une population d'environ 750 000 habitants. Le droit, dans ce cas, est fonction de la population couverte.

Par contre, si on ne veut couvrir que la municipalité de Kanata, par exemple, le droit correspondrait à la population locale. Les droits varient donc selon la zone que les organismes de sécurité publique veulent couvrir et la façon dont ils veulent utiliser le spectre.

La diapositive suivante présente quelques exemples. Dans le cas le plus extrême, si un organisme veut couvrir chaque centimètre carré du pays, depuis la frontière, au niveau du lac Ontario, jusqu'au-delà du cercle arctique, il aurait à payer des droits annuels de 125 000 \$. Ce n'est pas un exemple très réaliste de l'utilisation du spectre. Ainsi, si on veut couvrir la totalité du Québec, le droit s'élèverait à 30 000 \$ par an.

Les services seraient probablement utilisés à des endroits comme Halifax. Nous avons par exemple un système à l'essai à Regina, pour lequel le droit à payer sera très petit par rapport au prix du système de radiocommunication. En général, le droit de licence représente moins de 1 p. 100 du coût en capital d'un réseau et un très faible pourcentage des frais d'exploitation courants.

Nous avons consulté la communauté de la sécurité publique au sujet de ce droit de licence. À notre avis, il ne leur causera pas de difficultés financières. Les observations que nous avons reçues comprenaient bien sûr des demandes de service gratuit, mais il n'y a pas eu de vraies objections au droit que nous proposons.

Notre but est d'obtenir l'approbation de ce droit pour que nous puissions commencer à délivrer des licences à ces organismes. Comme je l'ai mentionné, un certain nombre de villes du pays exercent déjà des pressions pour obtenir rapidement le spectre dont elles ont besoin. Nous voulons donc fixer ce droit assez rapidement pour leur donner accès aux bandes de fréquences qu'elles veulent utiliser pour dispenser les services de sécurité qu'elles souhaitent établir.

La présidente : Il est proposé d'utiliser la bande de fréquences de 4940-4990 MHz à des fins non exclusives de sécurité publique. Le droit de licence et le minimum envisagés sont censés refléter la valeur économique du spectre radioélectrique. Ce critère de valeur économique a pour but, en principe, de favoriser une utilisation efficace de la ressource publique limitée que constitue le spectre.

Les organismes de sécurité publique sont essentiellement des services publics non commerciaux et sans but lucratif, dont les ressources financières sont parfois limitées. Aux États-Unis, le critère utilisé pour l'attribution des bandes de fréquences ne faisant pas l'objet de ventes aux enchères est le recouvrement des coûts, et non la valeur économique. Le modèle que vous proposez s'inspire de l'expérience australienne.

What are the reasons for your proposal not being in line with the U.S. or Australia? What are the motivations behind the choice of the economic-value criterion instead of the cost-recovery criterion vis-à-vis a public safety service when, in the end, the same tax dollar that will pay for the service?

I am repeating myself, but, as you know, public safety entities are working with limited public funds. Given that, do you think it would be more appropriate to use the cost-recovery approach? Is it the case, as it is the case in the U.S., instead of the market economic-value criterion as proposed by your department?

Mr. Binder: I will start and then ask my colleagues to jump in. Not everything the U.S. does is better than everybody else.

The Chairman: I am not suggesting that.

Mr. Binder: In this particular area, the U.S. is looking at us as a model. They would love to move into the market-based kind of charge we are using here. I cannot remember whether the fees on a cost-recovery basis would be more or less. I am not sure about that. We have had experience historically when there were no charges. There were no charges 20 years ago. I can tell you that the use of the spectrum was totally inefficient. All kinds of frequencies were not being used properly and so forth.

Economic rent allows the public safety organizations to decide between managing the network themselves and contracting out. In fact, it is the commercial ability to make those decisions based on market comparison, doing it in-house or on the outside, that allows them to make this decision and force them to be very economic. If there is one message our slide deck is trying to convey, it is that spectrum is a limited resource with a high demand for these frequencies. They would be happy to see this rolling out because there is such a huge demand for just the frequencies.

We did not get in our consultation an outcry about these fees being unrealistic.

Mr. Hill: Public safety agencies in Canada already pay fees, for any other band, similar to other users of the spectrum within that same band. Mr. Binder makes a very good point that, 20 years ago, when all levels of government in Canada started to pay fees, it was amazing how much spectrum came back to the department that we could use for others knocking at the door asking for spectrum that we did not have to give. By charging them a fair fee — I do not think it is exorbitant — it brings in a market mentality of how they will use the spectrum and whether they need this or not.

With respect to why we are going beyond cost recovery, this is not a fee for a service. This is a fee for a privilege of use. It is a little bit different in that sense. The costs we have for this band are

Pourquoi votre proposition ne correspond-elle pas davantage à la situation aux États-Unis ou en Australie? Pourquoi avez-vous choisi le critère de la valeur économique plutôt que celui du recouvrement des coûts dans le cas des services de sécurité publique qui, en définitive, sont également financés par les contribuables?

Je me répète peut-être, mais, comme vous le savez, les organismes de sécurité publique sont financés par des crédits publics limités. Cela étant, ne croyez-vous pas qu'il serait plus indiqué d'utiliser le critère du recouvrement des coûts, comme aux États-Unis, plutôt que le critère de valeur économique proposé par votre ministère?

M. Binder : Je vais commencer, puis je demanderai à mes collègues de poursuivre. Je dois dire que les solutions choisies aux États-Unis ne sont pas toujours meilleures que celles des autres.

La présidente : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Binder : Dans ce cas particulier, ce sont les États-Unis qui nous prennent pour modèle. Ils aimeraient bien adopter le genre de droit axé sur le marché que nous utilisons. Je ne me rappelle plus si un droit fondé sur le recouvrement des coûts serait supérieur ou inférieur. Je n'en suis pas sûr. Nous avons cependant l'expérience d'une période pendant laquelle il n'y avait aucun droit. C'était le cas, il y a 20 ans. Je peux vous affirmer que l'utilisation du spectre était alors totalement inefficace. Toutes sortes de fréquences étaient utilisées à mauvais escient et ainsi de suite.

En imposant un droit correspondant au loyer du marché, nous permettons aux organismes de sécurité publique de décider s'il est plus avantageux pour eux de gérer leur propre réseau ou d'obtenir des services à contrat. En fait, c'est la possibilité pour eux de faire des comparaisons commerciales entre faire ou faire faire qui leur permet de prendre des décisions sur une base économique. Le message que nous avons essayé de transmettre grâce à ces diapositives, c'est que le spectre est une ressource limitée dans laquelle ces fréquences font l'objet d'une forte demande. Les organismes seront très heureux que nous mettions cette bande de fréquences à leur disposition parce que la demande, à cet égard, est vraiment énorme.

Lorsque nous avons procédé à nos consultations, nous n'avons pas eu, en général, de plaintes disant que ce droit est trop élevé.

M. Hill : Les organismes de sécurité publique du Canada acquittent déjà des droits pour l'utilisation d'autres bandes de fréquences, comme les autres utilisateurs de ces bandes. M. Binder a bien dit qu'il y a 20 ans, lorsque tous les paliers de gouvernement du Canada ont commencé à payer des droits, nous avons pu récupérer énormément de fréquences que nous avons pu attribuer à d'autres utilisateurs qui en avaient besoin. En imposant un droit équitable, car je ne crois pas qu'ils soient excessifs, nous introduisons une mentalité de marché qui permet aux utilisateurs de déterminer s'ils ont vraiment besoin d'utiliser certaines fréquences.

Vous avez demandé pourquoi nous allons au-delà du recouvrement des coûts. Il ne s'agit pas là d'un droit à acquitter pour l'utilisation d'un service. C'est plutôt un droit à payer en

90 per cent already spent. We go to the International Telecommunication Union. We have bilaterals with the U.S. about how we will share this frequency at the border. We deal with technical specifications with industry and manufacturers. We have spent all that money already as well as a lot of time.

If you look at the fee forecasts currently within the proposal, you will see that we are not getting anywhere close to recovering our costs. It will be in the fullness of time. I do not know what that fullness of time is because it will depend on the uptake of this band by industry to recoup even costs. At some point, we might move beyond cost recovery, but that will be a long time, beyond the scope that any of us can predict. That is why we have gone this route.

In the U.S., they have cost-recovery fees for non-auction spectrum, whether you are Federal Express or a fire department. That is their legislation. Ours is slightly different. It comes down to a difference of approaches between the two countries.

I am not sure we modeled it on Australia because there are no real relevant international comparisons for this kind of fee. We guess and try to compare apples and oranges, but it is not a direct comparison. You cannot say it is that much over there and then do the monetary conversion to get what it should be in Canadian dollars.

We looked at similar bands for similar types of services in Canada operated by various folks, some of them commercial and some of them not. We looked at those fees and said that those are similar.

If we wanted to figure out a fee for this band, it was a good starting point. We used it as a starting point and we discounted it for a couple of reasons: First, it is non-commercial; second, it is shared use. When you look at how the fee is derived, it has already been discounted a bit because of the nature of the client.

The Chairman: In your consultation process with different stakeholders, many public safety agencies have said they would prefer that no fee be charged for the use of the spectrum. They are concerned that fees may impact the quality and the deployment of public safety applications. The RCMP indicated that they would have preferred that fees be kept to a minimum and be charged on the recovery basis of spectrum management costs rather than the economic rent set by the economic value of the spectrum.

contrepartie d'un privilège. Il y a une distinction à faire à cet égard. Il ne faut pas perdre de vue que nos coûts correspondant à cette bande de fréquences ont déjà été payés à 90 p. 100. Nous devons négocier avec l'Union internationale des télécommunications. Nous avons des pourparlers bilatéraux avec les États-Unis sur le partage de ces fréquences à la frontière. Nous nous occupons des spécifications techniques avec l'industrie et les constructeurs. Nous avons déjà dépensé beaucoup d'argent et consacré beaucoup de temps à cette partie du spectre.

Si vous examinez les recettes projetées dans le cadre de cette proposition, vous verrez que nous sommes très loin de recouvrer nos coûts. Nous ne le ferons qu'assez loin à l'avenir. Je ne sais pas quand exactement, parce que cela dépendra du nombre d'utilisateurs qui voudront se servir de cette bande. À un moment donné, il est bien possible que nous allions au-delà du recouvrement des coûts, mais ce ne sera pas avant longtemps. La période en cause va bien au-delà de l'avenir prévisible. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi cette voie.

Les États-Unis ont opté pour la récupération des coûts dans le cas des bandes du spectre qui ne font pas l'objet de ventes aux enchères et ce, aussi bien dans le cas de Federal Express que d'un service d'incendie. C'est ce que les lois américaines prévoient. Nos lois sont légèrement différentes. C'est une question d'approche, et la nôtre est un peu différente.

Je ne suis pas sûr que nous ayons choisi le modèle australien parce que les comparaisons internationales directes sont assez difficiles dans ce domaine. Nous pouvons toujours essayer de comparer des pommes et des oranges, mais les comparaisons directes ne sont pas toujours possibles. Il est impossible, par exemple, de dire que le droit s'élève à tel montant dans tel pays et de calculer ce qu'il devrait être chez nous en appliquant tout simplement le taux de change.

Nous avons considéré les bandes semblables utilisées pour des services de même nature au Canada par des entreprises commerciales et des organismes sans but lucratif. Nous avons tenu compte de ces droits.

Pour déterminer le droit à appliquer dans cette bande, c'est un bon point de départ. Nous avons procédé ainsi, puis avons réduit le résultat pour différentes raisons. Tout d'abord, il ne s'agit pas de services commerciaux. Ensuite, c'est une bande à usage partagé. Si vous examinez la façon dont ce droit a été calculé, vous constaterez que nous l'avons réduit dans une certaine mesure à cause de la nature de la clientèle.

La présidente : Lorsque vous avez consulté les différents intervenants, beaucoup d'organismes de sécurité publique vous ont dit qu'ils préféreraient qu'aucun droit ne soit imposé pour l'utilisation de cette bande. Ils craignent que ces droits n'influent sur la qualité et le déploiement des applications de sécurité publique. La GRC a indiqué qu'elle aurait préféré voir ce droit réduit au minimum et basé sur le recouvrement des coûts de la gestion du spectre plutôt que sur le loyer du marché et la valeur économique des fréquences en question.

The RCMP and other agencies have concerns about an increase of their overall licensing fees. What is your response to these concerns?

Mr. Binder: Everybody would like it free. Free is always better. We cannot compete with free. We have had experience with our stakeholders. We are very close to them and we know them. If you compare it to buying equipment for the RCMP or for the fire department and the engine that goes with it, it is a negligible expense.

I would like to remind everyone that this is viewed as a privilege. It is not like a marriage licence. It is the privilege of dealing with a limited resource. Our preference would have been to allocate this in a commercial way. In fact, we do it through an auction. Let the market decide what its value is.

Then we set aside, out of the commercial band, specific public service kind of use. Our historical experience has been that if you do not charge a reasonable rent for that public use, then the asset is being mismanaged, to be absolutely blunt.

As Mr. Hill said, the experience when we set up those fees is that we got back a lot of spectrum, which we gave back, either to the private sector or to the law enforcement agencies to use for other services.

The Chairman: How much leeway does the department have in setting fees for a spectrum used by public safety entities without violating the requirement that all users, including governments, are required to pay licence fees on the same basis as other users of the spectrum?

Mr. Binder: We never set those fees without consultation. The last time we increased fees, if memory serves me right, was in 1994.

The Department of Industry wants to be clear that we are not in a conflict of interest. We do not get the money in the department. The money goes to CRF. We are waiting for a thank you note from the Department of Finance. It goes into general revenue and not to us. We are interested in ensuring that there is equity in distribution. Hypothetically, if you said we will not charge the RCMP, then you go to the local police, ambulance service, air traffic control or the Red Cross — you can go down the chain — in our experience and international experience that is not the right thing to do.

The Chairman: Are there considerations that restrict the 4940/4990 megahertz spectrum band to public safety use?

Mr. Binder: No, not that I am aware of. It is a shared band. By the way, we are looking to other bands for law enforcement and public safety. In fact, this is one of the big challenges internationally. Can we have a common band that all the law

La GRC et d'autres organismes s'inquiètent d'une augmentation des droits de licence qu'ils ont à acquitter. Comment réagissez-vous à ces préoccupations?

M. Binder : Tout le monde aimerait bien obtenir des services gratuits. C'est toujours meilleur quand ça ne coûte rien. Personne ne peut contester cela. Nous avons cependant une certaine expérience de notre clientèle. Nous connaissons bien nos clients et sommes très proches d'eux. Si vous comparez le droit proposé au prix du matériel que la GRC doit acheter ou des autopompes dont se servent les services d'incendie, vous constaterez qu'il est presque négligeable.

Je dois rappeler à tout le monde qu'il s'agit là d'un privilège. Ce n'est pas comme une licence de mariage. Il s'agit du privilège d'utiliser une ressource limitée. Nous aurions bien voulu pouvoir attribuer cette bande sur une base commerciale en faisant une vente aux enchères. Ce serait plus facile parce que le marché déciderait alors de sa valeur.

Toutefois, nous réservons dans la bande commerciale certaines fréquences pour les services publics. Nous avons appris, par expérience, qu'en l'absence d'un droit raisonnable, cette ressource serait mal gérée.

Comme M. Hill l'a dit, lorsque nous avons commencé à imposer des droits, nous avons pu récupérer beaucoup de fréquences, qu'il a ensuite été possible d'attribuer soit au secteur privé soit aux organismes d'application de la loi pour d'autres services.

La présidente : Quelle est la marge de manœuvre du ministère lorsqu'il fixe les droits à l'égard des fréquences des organismes de sécurité publique? Dans quelle mesure peut-il réduire ces droits sans porter atteinte à d'autres utilisateurs, privés ou publics, qui doivent payer des droits sur la même base?

M. Binder : Nous ne fixons jamais ces droits sans consultations. C'est en 1994 que nous les avons majorés pour la dernière fois, si je m'en souviens bien.

Le ministère de l'Industrie tient à souligner qu'il n'est pas en situation de conflit d'intérêts. Il ne garde rien de cet argent, qui va directement au Trésor. La seule chose que nous pouvons espérer obtenir, c'est une note de remerciements du ministère des Finances. L'argent recueilli fait donc partie des recettes générales de l'État. Notre seul intérêt est d'assurer l'équité dans la répartition du spectre. Si nous acceptions de dispenser la GRC de ce droit, nous serions obligés de le faire pour la police locale, les services d'ambulance, le contrôle de la circulation aérienne, la Croix-Rouge et ainsi de suite. L'expérience acquise, aussi bien au Canada qu'à l'étranger, montre que ce n'est pas la bonne chose à faire.

La présidente : Y a-t-il des facteurs qui limitent l'utilisation de la bande 4940-4990 MHz aux services de sécurité publique?

M. Binder : Non, pas à ma connaissance. Il s'agit d'une bande à usage partagé. Soit dit en passant, nous envisageons d'attribuer d'autres bandes aux services d'application de la loi et de sécurité publique. C'est en fait là un grand défi, à l'échelle internationale.

enforcement agencies can share internationally to fight anti-terrorism, et cetera?

This is not the only band for them, but it is a useful one because of its physical and engineering characteristics that the agencies look forward to. There is no restriction on use, with one exception: You must not interfere with other services. The technology allows us to do that.

[Translation]

Senator Dawson: If I understood that correctly, you have a minimum fee of \$250, which means that Charlottetown, with a population of 58,000 will pay \$250. Will the municipality of Saint-Louis-de-Gonzague, for instance, which has a total population of 500, with volunteer firefighters and a communication system, have to pay the same fee?

Mr. Binder: That depends on the population.

[English]

Senator Dawson: However, the minimum is \$250.

Mr. Binder: Right.

Senator Dawson: That means \$250 for a city of 58,000. You have a little village on the coast of Newfoundland that has 450 people and volunteer firemen in the system. Do they have to pay \$250, the same price?

Mr. Binder: Yes.

Senator Dawson: That surprises me. That is when you start multiplying the number of little villages compared to a big city. The costs can look heavy.

Mr. Hill: Those fire departments already pay licence fees that probably exceed \$250 a year.

Senator Dawson: In their case, will they get it lowered?

Mr. Hill: No, because this is the fee for the use of this frequency band only. If there are other frequency bands, there will be a different licence and there are different fees.

In this case, it is very unlikely that a fishing hamlet will use this spectrum. It will primarily be used for something called incident response. When a fire department goes into an apartment building where there is a fire, this allows them to transmit like a wireless local area network. The floor plan can be transmitted to the firefighter while he is in the building, providing him with the knowledge of how to navigate through the building and the smoke to get out. It is unlikely that that kind of need exists in small towns.

Senator Dawson: I just wanted to be sure. I was imagining if you had a total population of 50,000 made up of 300 villages, they would not have to pay 300 times \$250. I understand. I just want to be sure you are on the record saying the effect will be minimal on these small villages.

Pouvons-nous définir une bande commune que tous les organismes d'application de la loi peuvent partager à l'échelle internationale pour combattre le terrorisme, par exemple?

Ce n'est donc pas la seule bande qu'ils puissent utiliser. Elle est cependant utile à cause de ses caractéristiques techniques et physiques, qui conviennent particulièrement à ces organismes. Il n'y a aucune restriction en matière d'utilisation, à une exception près : il est interdit de brouiller d'autres services. Les technologies actuelles permettent de satisfaire à ce critère.

[Français]

Le sénateur Dawson : Si j'ai bien compris, vous avez un prix minimum de 250 dollars. Cela veut dire que Charlottetown, avec 58 000 habitants, va payer 250 dollars. La municipalité de Saint-Louis-de-Gonzague, par exemple, avec une population totale de 500 personnes, qui a des pompiers volontaires et un système de communication, elle va payer la même chose?

M. Binder : Cela dépend de la population.

[Traduction]

Le sénateur Dawson : Il y a toutefois un minimum de 250 \$.

M. Binder : C'est exact.

Le sénateur Dawson : Le droit est donc de 250 \$ pour une ville de 58 000 habitants. Dans le cas d'un petit village de la côte de Terre-Neuve, qui a 450 habitants et un service de pompiers volontaires, ce serait le même prix, 250 \$?

M. Binder : Oui.

Le sénateur Dawson : Cela me surprend. Si on commence à multiplier par le nombre de petits villages, par rapport à une grande ville, le coût me paraît assez élevé.

M. Hill : Les services d'incendie paient déjà des droits de licence qui dépassent probablement 250 \$ par an.

Le sénateur Dawson : Est-ce que le droit va donc baisser pour eux?

M. Hill : Non, parce que le droit proposé ne concerne que l'utilisation de cette bande de fréquences particulière. Pour utiliser une autre bande, il faut obtenir une licence différente et acquitter un droit différent.

Dans ce cas, il est peu probable qu'un petit village de pêcheurs ait besoin d'utiliser cette bande de fréquences. Elle servira surtout aux interventions en cas d'incident. Quand des pompiers vont dans un immeuble résidentiel en feu, un service de ce genre leur permet d'émettre et de recevoir comme dans un réseau local sans fil. Ils peuvent recevoir, par exemple, un plan des lieux qui leur permettra de se déplacer facilement dans l'immeuble malgré la fumée et le feu. Il est peu probable qu'un petit village ait besoin d'un service de ce genre.

Le sénateur Dawson : Je voulais juste être sûr. J'imaginai une population totale de 50 000 habitants répartie entre 300 villages, qui auraient alors à payer 300 fois 250 \$. Je comprends mieux maintenant. Je voulais être sûr de vous entendre dire que les effets de ce droit sur les petits villages seront minimes.

Mr. Binder: Just to clarify, in many of those networks, the network is shared. There is province-wide sharing.

Senator Dawson: I should have used the example of Cape Breton, which has more small villages.

Mr. Hill: The equipment costs are easily tens and tens of thousands of dollars.

Senator Dawson: I just wanted to be sure there would not be a collective negative effect on small rural communities because we were being too nice to you.

I appreciate the system, and I think that the cost is reasonable, but sometimes there is a perverse effect from a bill. We have been known to have them pass through here; we want to ensure it will not happen again.

I know there will be other auctions and other spectrums for the commercial side of the industry that will be coming out. There is nothing in this bill that creates a precedent that will affect — raising, lowering or widening — the competition. It does not have any perverse effect that would affect a bidding war in the commercial industry in Canada?

Mr. Binder: No.

Senator Eyton: I am learning quite a lot tonight. When I look at your spectrum range, I can see that we are dealing with a tiny part of the spectrum. In fact, with respect to the numbers in what you refer to as SHF, the super high frequencies, we are dealing with only 50 megahertz out of a total in that category of 27,000.

Given the needs and given expanding demand and greater sophistication, is that enough? Is there latitude on either side? How can you manage growth and demand? I expect, like everything else, there will be growth and demand for this spectrum.

Mr. Binder: That is exactly our challenge. There are two things. First, there is equipment and, second, there is technology.

Over the years, industry has developed equipment that allows you to do some wonderful things. For example, a law enforcement officer who stops someone for a check can go to a hand-held device and obtain a picture and fingerprints. You could not do that several years back. However, to be able to do this, you need more bandwidth. There is international demand for opening those bandwidths and we will be trying to open more. You will hear in the press when we migrate to digital television that we will open more public safety spectrum exactly to do the new services and activities coming up.

M. Binder : Permettez-moi de préciser que, dans beaucoup de cas, ces réseaux sont partagés. Ils peuvent être partagés à l'échelle d'une province.

Le sénateur Dawson : J'aurais dû prendre l'exemple du Cap-Breton, où il y a beaucoup de petits villages.

M. Hill : Le matériel nécessaire coûte le plus souvent des dizaines et des dizaines de milliers de dollars.

Le sénateur Dawson : Je voulais être sûr qu'en vous accordant ce que vous demandez, il n'y aura pas d'effet collectif négatif sur les petites collectivités rurales.

Je comprends le système. J'ai l'impression que le coût est raisonnable, mais certains projets de loi ont parfois des effets pervers. Il nous est arrivé d'en adopter ici. Nous voulons avoir la certitude que cela ne se reproduira pas.

Je sais que vous organiserez des ventes aux enchères à l'égard d'autres bandes commerciales du spectre. Pouvez-vous nous donner l'assurance que rien dans cette proposition n'établira un précédent qui aurait pour effet d'augmenter, de diminuer ou d'élargir la concurrence? Pouvez-vous nous assurer qu'elle n'aura pas d'effets pervers pouvant entraîner une guerre des prix entre les intervenants commerciaux canadiens?

M. Binder : Non, il n'y aura pas d'effets pervers.

Le sénateur Eyton : J'en apprendrais beaucoup ce soir. En regardant votre spectre radioélectrique, je constate que nous ne parlons ici que d'une toute petite bande. En fait, dans ce que vous appelez la bande SHF ou supra-hautes fréquences, il ne s'agit ici que d'un intervalle de 50 MHz sur un total de 27 000.

Compte tenu des besoins, de la demande croissante et du perfectionnement constant des technologies, cela est-il suffisant? Est-il possible de s'étendre d'un côté ou de l'autre? Comment pouvez-vous gérer la croissance et la demande? Je suppose que, comme partout ailleurs, l'utilisation et la demande vont augmenter dans cette bande.

M. Binder : C'est exactement là le défi que nous devons relever. Il y a deux questions. D'abord, il y a le matériel, et ensuite, il y a la technologie?

Au fil des ans, l'industrie a développé des dispositifs qui nous permettent de faire des choses vraiment merveilleuses. Ainsi, un agent de police qui arrête quelqu'un pour un contrôle d'identité peut être muni d'un appareil portable lui permettant d'accéder instantanément à une photo et à des empreintes digitales. Cela était impossible, il y a quelques années. Toutefois, pour utiliser des appareils de ce genre, on a besoin d'une plus grande largeur de bande. Il y a une demande internationale relativement aux applications à large bande, qui nous amène à essayer d'ouvrir l'accès aux fréquences nécessaires. Lorsque nous passerons à la télévision numérique, vous verrez dans les médias que nous donnerons accès à un plus grand nombre de fréquences de sécurité publique pour qu'il soit possible d'offrir de nouveaux services et de nouvelles activités.

That is a long-winded answer. The short answer is this: There is not a megahertz that people would not like to have. They would like to have more. More is good.

Senator Eyton: The other part of that is that there is room there. There is this big spectrum and there is room for us.

Mr. Binder: Right.

Senator Eyton: I assume the spectrum is governed by the way in which you deal with it in Canada and how you allocate geography with the spectrum. It is also, importantly, governed by agreements you have internationally, including with the U.S. When you think that most Canadians live within 25 miles of the border, there will be a great deal of overlap, unless it is carefully regulated. I am sure our American brethren are eager to grab spectrum when they can. Are we holding up in that debate? Are we getting our fair share?

Mr. Binder: Absolutely. This is one of our unknown success stories. Our engineers are in almost daily discussion with the Americans to ensure that we share the frequencies, not only in law enforcement and public safety but also in broadcasting. You can be in Windsor and listen to a Canadian station as well as pick up a Detroit station and they will not interfere with each other. That is because a lot of work has gone on to ensure that there is no interference. This is continuing on an ongoing basis.

There is great interest in public safety on both sides of the border to ensure that, in the case of an emergency, they can interact and share information. That is the kind of coordination, the day-to-day grunt work in which we are engaged.

Mr. Hill: This band is exactly the same band in the United States. It will be the same pieces of equipment. Indeed, the whole idea of interoperability across the border was one of the considerations in terms of the selection of this band.

Senator Eyton: You refer to this term "public safety agencies," and there is a definition here talking about police, fire and health emergencies. I assume you have to identify them; when somebody comes along, either you are part of an auction or you get this discount price for your bit of the spectrum.

What is to prevent, let us say, Rogers, in one of its many manifestations — and they would be all over the spectrum here — saying it would like to operate, say, a stand-alone public safety agency that in fact have a social or community purpose that would ordinarily fit within your general approach to what constitutes a public safety agency? Is that possible?

Mr. Binder: No.

Senator Eyton: How do you define it and exclude those who say it is a free ride?

C'est une réponse aussi longue que sinieuse. Pour dire les choses plus simplement, il n'y a pas un seul mégahertz du spectre radioélectrique que les gens n'aimeraient pas avoir. Tout le monde veut en avoir davantage.

Le sénateur Eyton : J'ai l'impression que vous avez beaucoup de place dans cette bande. Le spectre est très étendu. On peut croire qu'il y a de la place pour tout le monde.

M. Binder : C'est exact.

Le sénateur Eyton : Je suppose que le spectre est régi par la façon dont vous le gérez au Canada et dont vous attribuez les fréquences aux différentes régions du pays. Je suppose aussi qu'il est régi par les ententes que vous signez à l'échelle internationale, notamment avec les États-Unis. Comme la plupart des Canadiens vivent à moins de 40 kilomètres de la frontière, il est probable qu'il y aurait beaucoup de chevauchements à moins d'une réglementation très soignée. Je suis sûr que nos amis américains se dépêchent de mettre la main sur tout le spectre qu'ils peuvent accaparer. Le Canada arrive-t-il à se défendre à cet égard? Avons-nous réussi à obtenir notre juste part?

M. Binder : Absolument. Cela fait partie de nos réalisations que les gens connaissent peu. Nos ingénieurs sont en contact quasi quotidien avec leurs homologues américains pour veiller au partage de ces fréquences, non seulement dans le domaine de l'application de la loi et de la sécurité publique, mais aussi dans celui de la radiodiffusion. Si vous vivez à Windsor, vous pouvez capter les stations canadiennes, mais aussi celles de Detroit, sans qu'elles se brouillent mutuellement. C'est parce que nous avons beaucoup travaillé pour éviter le brouillage. La coopération est permanente.

Il y a un très grand intérêt pour la sécurité publique des deux côtés de la frontière parce que les services canadiens et américains veulent être sûrs de pouvoir communiquer et échanger des renseignements en cas d'urgence. C'est le genre de coordination, de travail terre à terre que nous faisons tous les jours.

M. Hill : Les États-Unis ont exactement la même bande de fréquences et utiliseront le même genre de matériel. En fait, le principe de l'interopérabilité de part et d'autre de la frontière a fait partie des critères de sélection de cette bande.

Le sénateur Eyton : Vous parlez d'organismes de sécurité publique en donnant l'exemple de la police, des services d'incendie et des services médicaux d'urgence. Je suppose que vous devez bien définir ces services. Quand quelqu'un présente une demande, il peut soit participer à une vente aux enchères soit obtenir un prix réduit dans cette bande de fréquences.

Qu'est-ce qui empêcherait un demandeur comme Rogers, par exemple — qui utilise des fréquences un peu partout dans le spectre —, d'affirmer qu'il veut exploiter un service autonome de sécurité publique ayant un objet social ou communautaire qui s'inscrirait dans votre définition générale d'un organisme de sécurité publique? Pourrait-il alors profiter de votre taux réduit?

M. Binder : Non.

Le sénateur Eyton : Quelle définition donnez-vous d'un service de sécurité publique pour exclure ceux qui voudraient resquiller?

Mr. Binder: They have to apply. It is first come, first served. We have to know who you are, who owns you, et cetera.

Rogers gets a lot of spectrum licences from us. We have a good knowledge about their business. They would never try to come in, not in this band anyhow. They may come and look for some interesting advantages on other bands, but not here because this spectrum is basically for public service. We know the people. It is ambulances, and they are registered.

Senator Eyton: Yes, but Rogers can render a public service as well. They can do a weather station, for example, which is kind of a public service.

Mr. Binder: They can provide service to an ambulance service, but they will not be the licence holders.

Mr. Hill: The way licensing works around the country is that people apply and we look at their application. Typically, we would expect an application from the town of something ambulance department for this kind of situation.

Its absolute first priority is police, fire, ambulance. We permit other uses, but they must be subordinate to those first three. We would not necessarily entertain an application for something other than public safety if those other three needs were not already there.

Senator Eyton: You would not permit advertising?

Mr. Hill: I doubt it.

Senator Merchant: I am from Regina. You said you had a pilot program running in Regina. Is that what you said, Mr. Binder, or was it you, Mr. Hill?

Mr. Binder: I did not say that.

Mr. Hill: I did; we have what is called a developmental system. The City of Regina wanted to trial the technology, which they are currently doing to see how it works, what they like and do not like. They have equipment from the manufacturer to check it out; they are kind of pre-commercial testing it out.

I do not personally have the feedback from the city at this point in time. We do not get into the workings of whether it is working for the city on a hands-on basis; but typically they feed back to us whether they thought it was good or bad. Personally, I do not have those results now. This is a very new band.

There is interest in it, but it is not that it is taking off out the door quickly right away. The equipment is rather expensive. It is substantial equipment. It has to withstand some difficult environments — smoke, fire and water kinds of environments,

M. Binder : Chacun doit présenter une demande, et le premier arrivé est le premier servi. Nous devons connaître l'identité du demandeur, sa structure de propriété, et cetera.

Rogers a de nombreuses licences du ministère de l'Industrie. Nous connaissons bien ses opérations. Il n'essaierait jamais de resquiller, surtout pas dans cette bande. Il pourrait essayer de tirer parti de certains avantages dans d'autres bandes, mais pas dans celle-ci, qui est réservée essentiellement aux services publics. Nous connaissons les gens. Si un service d'ambulance présente une demande, il doit être enregistré.

Le sénateur Eyton : Oui, mais Rogers peut aussi offrir un service public. Il peut par exemple exploiter une station météorologique, ce qui répondrait à la définition d'un service public.

M. Binder : Rogers peut desservir un service d'ambulance, par exemple, mais c'est le service qui serait titulaire de la licence.

M. Hill : Le système des licences fonctionne de la façon suivante : les gens présentent une demande, que nous examinons. Nous nous attendons, en général, à ce qu'une demande concernant cette bande de fréquences vienne, par exemple, d'un service d'ambulance municipal.

Nous accordons une priorité absolue à la police, aux pompiers et aux ambulances. Nous permettons d'autres utilisations, à condition que ces trois services prioritaires aient déjà été servis. Nous n'accepterions pas nécessairement une demande provenant d'un organisme qui ne s'occupe pas de sécurité publique, même en l'absence de ces trois services prioritaires.

Le sénateur Eyton : Vous n'accorderiez pas une licence pour de la publicité?

M. Hill : J'en doute fort.

Le sénateur Merchant : Je viens de Regina. Vous avez parlé d'un programme pilote à Regina. C'est bien ce que vous avez dit, monsieur Binder, ou bien était-ce vous, monsieur Hill?

M. Binder : Je n'en ai pas parlé.

M. Hill : C'est moi qui en ai parlé. Il s'agit de ce que nous appelons un système expérimental. La ville de Regina voulait essayer la technologie. Elle est en train de le faire actuellement, pour voir si elle fonctionne et pour en déterminer les avantages et les inconvénients. Un constructeur lui a offert le matériel à l'essai, sur une base pré-commerciale.

Je ne suis pas au courant des résultats obtenus jusqu'ici par la ville. Nous ne nous occupons pas en général des détails d'une façon directe. Nous attendons plutôt que la ville nous fasse part de ses réactions et de son évaluation. Quoi qu'il en soit, je ne connais pas les résultats pour le moment. Il s'agit d'une toute nouvelle bande de fréquences.

Il y a des gens qui s'y intéressent, mais la demande n'est pas encore très forte dans l'immédiat. Le matériel nécessaire est coûteux. Il s'agit d'un matériel assez spécialisé qui doit pouvoir supporter des environnements assez rigoureux — fumée, feu, eau

not cold and hot. For that reason, they are testing it out before they leap in. They want to be comfortable that it will meet their needs.

Senator Merchant: Are they paying something for it now? Is it on a trial basis? How long has it been there?

Mr. Hill: I do not know how long it has been there, off the top of my head, but it is a short while — I think less than a year. We have a licence that is called a developmental licence, and they are operating under that at the moment. The fee is nominal, in the order of \$50 or \$60 a year.

Senator Merchant: This really is a tax, is it not? It is just another tax that municipalities are paying. It is not a fee to have access to the spectrum.

Mr. Hill: It is absolutely not a tax. If it were a tax, it would have to be approved by Parliament. This is a fee for right of use of the public resource that we manage on behalf of Canadians. It is not a tax.

Senator Merchant: That is coming out of money from municipalities, is it not?

Mr. Binder: It is no different than if the mayor wanted to get a BlackBerry. It is a service, if you like. This is a public resource; it is deemed to be a privilege. It is like, if I had to give an example, if you get a licence to log a Crown forest or drill for oil. It is a privilege. You pay for this. It is not like a tax. If it were a tax, trust me, the industry would be running in there right away and trying to get some rebates. These are not taxes. We have some court decisions that it is a privilege; therefore, the fees are properly administered.

Senator Merchant: When we talk about it being only one cent or something, if everyone were to pay one cent for some service, that amounts to quite a bit of money.

The Chairman: It is half a cent.

Senator Merchant: Even half a cent. We know knocking 1 per cent off the GST generates quite a bit of revenue. Half a cent is worth something; it adds up to quite a bit of money. That money, you said, goes into the general revenue.

Mr. Binder: Yes. The only answer I can give is our observation that when there was no charge no one cared how much spectrum you used. The problem with that approach is that the spectrum is valuable and a lot of new uses are being developed, new equipment. The question is: How do you maximize the use? Without us going in and trying to measure use, the market discipline here is that if it costs you a little bit you will probably look to see how you will save money.

— et pas seulement du chaud et du froid. C'est pour cette raison que la ville de Regina essaie ce matériel avant de l'adopter. Elle veut être sûre qu'il répond à ses besoins.

Le sénateur Merchant : Doit-elle payer quelque chose maintenant? Est-ce seulement à titre expérimental? Depuis combien de temps ce projet pilote se déroule-t-il?

M. Hill : Je ne pourrais pas vous le dire de mémoire, mais cela ne fait pas longtemps. Moins d'un an, je crois. Nous avons délivré à la ville une licence de type expérimental dont elle se sert actuellement. Le droit à acquitter est symbolique, de l'ordre de 50 \$ ou 60 \$ par an.

Le sénateur Merchant : C'est en réalité une taxe, n'est-ce pas? C'est simplement une autre taxe que les municipalités doivent payer. Ce n'est pas un droit pour lui permettre d'avoir accès au spectre.

M. Hill : Ce n'est absolument pas une taxe. S'il s'était agi d'une taxe, nous aurions dû la faire approuver par le Parlement. C'est un droit pour l'utilisation d'une ressource publique que nous gérons au nom des Canadiens. Ce n'est pas une taxe.

Le sénateur Merchant : C'est de l'argent pris dans le budget des municipalités, non?

M. Binder : Ce ne serait pas différent si le maire voulait se procurer un BlackBerry. C'est un service, si vous voulez. Nous considérons qu'il s'agit d'une ressource publique et que son utilisation constitue un privilège. C'est un peu comme si vous vouliez obtenir une licence pour couper du bois dans une forêt domaniale ou pour forer un puits de pétrole. C'est un privilège pour lequel il faut payer, mais ce n'est pas une taxe. S'il s'était agi d'une taxe, vous pouvez me croire, le secteur privé se serait précipité pour réclamer des remises. Ce n'est pas une taxe. Les tribunaux se sont prononcés dans un certain nombre d'affaires pour confirmer que c'est un privilège. Par conséquent, les droits sont bien administrés.

Le sénateur Merchant : Vous avez dit qu'il ne s'agit que d'un cent ou quelque chose du même ordre, mais si chacun devait payer un cent pour un service ou un autre, cela finirait par faire beaucoup d'argent.

La présidente : Le droit est d'un demi-cent.

Le sénateur Merchant : Même un demi-cent peut représenter beaucoup d'argent. Nous savons qu'une diminution de 1 p. 100 de la TPS peut considérablement réduire les recettes publiques. Un demi-cent par personne, cela fait beaucoup d'argent. Vous dites que cet argent va directement au Trésor.

M. Binder : Oui. La seule réponse que je puisse vous donner, c'est que nous avons constaté qu'en l'absence d'un droit, personne ne se soucie des fréquences utilisées. Il ne faut pas perdre de vue que le spectre est précieux et que beaucoup de nouvelles utilisations et de nouveaux appareils sont en développement. Nous cherchons constamment des moyens de maximiser l'utilisation du spectre. Si nous n'intervenons pas pour mesurer l'utilisation... Le marché se discipline lui-même lorsqu'il y a un prix à payer. Les gens essaient alors de trouver des moyens de réaliser des économies.

Saving money is sharing — municipalities getting together and developing broader networks. There are all kinds of technology fixes because it is costing you money. That is the discipline of the marketplace, which we believe is the right way to approach this. It is a scarce commodity.

Senator Merchant: I have a question about the kind of service that you would define as a safety issue. In a small community, let us say in Saskatchewan, where you have a lot of older people, if someone wanted to start an escort service to help people who are walking from the grocery store to their homes or something, would that qualify as a safety measure? I am trying to see where you draw the line between something that is public safety.

Mr. Hill: We have gradations.

Senator Merchant: Senator Eyton asked the questions about categories.

Mr. Hill: It is not that there is a firm line. There are hierarchies. Police, fire and ambulance are very much safety of life and those are near the top of the list. There are other safety things. We want the sewer system to not back up, so you want to monitor the sewer system to make sure it operates well. There are a lot of variables in terms of what is a safety service.

Could that kind of service operate under a safety service licence? I would suggest to you there are a lot better frequency bands for that kind of use, ones that have equipment costs that are minuscule in comparison to this one. This, again, is more high-tech public safety things.

One of the potential uses is that sewer-monitoring kind of use, because it is a good spectrum for that kind of use. It is a very good spectrum for transmitting floor plans to firemen who are in a burning building. It is very good for that kind of broadband use. It is not good for other things, notably the one example you gave.

Senator Johnson: That is where you say it is a limited public resource in terms of service.

Mr. Hill: The limited public resource is the whole radio-frequency spectrum. While it looks like there is a lot there, some of the spectrum is only good for certain things. Some of it is only good for radar. You could not use it for much else other than radar systems. Some of it is only good for transatlantic communications. That is more the HF bands and ham radio kind of things.

On peut économiser en partageant : des municipalités peuvent collaborer entre elles pour établir de plus grands réseaux. S'il y a un coût à assumer, on cherchera des solutions technologiques permettant de le réduire. C'est le principe même de la discipline du marché. Nous croyons que c'est la bonne façon de procéder car, encore une fois, le spectre est une ressource rare.

Le sénateur Merchant : J'ai une question à vous poser au sujet du genre de service qui s'inscrirait dans la catégorie de la sécurité publique. Par exemple, dans une petite collectivité de la Saskatchewan où vivent beaucoup de personnes âgées, si quelqu'un voulait créer un service d'accompagnateurs pour aider les aînés à faire leur marché, est-ce qu'un tel service pourrait s'inscrire dans la catégorie de la sécurité publique? J'aimerais savoir jusqu'où votre définition de la sécurité publique peut aller.

M. Hill : Nous avons différents degrés.

Le sénateur Merchant : Le sénateur Eyton a posé des questions au sujet des catégories.

M. Hill : Il n'y a pas vraiment de ligne de démarcation. Nous avons plutôt une hiérarchie. La police, les pompiers et les ambulances peuvent sauver des vies et se situent donc presque au sommet de la liste. Il y a d'autres applications touchant la sécurité. Nous voulons, par exemple, nous assurer qu'il n'y aura pas de refoulement des égouts. Il faut par conséquent surveiller le fonctionnement du réseau d'égouts. Il faut tenir compte de beaucoup de variables dans la définition d'un service de sécurité.

Est-ce qu'un service comme celui que vous avez décrit peut obtenir une licence de sécurité? Je vous dirais qu'il y a beaucoup d'autres bandes de fréquences qui se prêteraient mieux à ce genre de service, surtout parce que le prix du matériel nécessaire serait minuscule par rapport à ce qu'il faudrait dans cette bande de fréquences, qui relève plutôt de la haute technologie.

Je vous ai donné l'exemple de la surveillance du fonctionnement des réseaux d'égouts. Cette bande de fréquences convient parfaitement à ce genre d'application. Elle se prête bien aussi à la transmission de plans à des pompiers qui se trouvent dans un immeuble en feu. Elle est parfaitement adaptée à des services à large bande de cette nature. Ce n'est pas le cas pour d'autres applications comme celle que vous avez mentionnée.

Le sénateur Johnson : C'est donc pour cette raison que vous parlez d'une ressource publique limitée.

M. Hill : L'ensemble du spectre radioélectrique constitue une ressource publique limitée. Vous avez peut-être l'impression que le spectre est extrêmement étendu, mais les différentes bandes ne conviennent qu'à certaines applications. Certaines fréquences ne conviennent par exemple qu'au radar. Il n'y a pas grand-chose d'autre qui pourrait bien fonctionner dans cette bande. D'autres fréquences ne peuvent servir qu'aux communications transatlantiques, notamment dans les bandes HF et radioamateur.

Some of it is really good for mobile communications, like cellphones and BlackBerry devices. Some of it is really good for broadband, localized use in monitoring within a city, and that is this band.

Believe me, the commercial entities probably would like it if we auctioned this off, because they could find some neat commercial uses. However, they will not get that opportunity, to your earlier question, because we will not license them to do it. It is clearly a public safety band. There is lots of spectrum for them to use into the future. They should, in my lifetime for sure, never run out of spectrum in this band for what they will do — not because the spectrum will grow, but because technological advances continue where you can put more into a finite space. Believe me, 50 megahertz is a lot of spectrum. You can do a national cellular network and have tons left over with that amount of spectrum.

Mr. Binder: For clarification, this is a brand new band. They use a lot of equipment. This is not a public kind of device. In fact, the industry is now starting to develop this equipment. It will probably be bought by people with high data needs on the road as they go. It is not meant to keep in touch with your family and friends. It will not be used for that kind of thing.

As a government, we do not like to stand in the way. We like to release the band once we know equipment is starting to be developed. How do we know? We know because the Americans have started. We always like to harmonize. We would like to see this being used for our own public safety organization.

It will be used by the police and maybe by fire and ambulance services, not by the average person because they have cheaper and more user-friendly alternatives.

[Translation]

Senator Dawson: In his letter to the clerk of the committee, Mr. Bernier said he would be tabling the document. I agree. Your presentation is justified. What would happen if we did not agree?

The Chairman: We would say so.

Senator Dawson: What would the effect be on the act?

The Chairman: We can either accept or reject the user fees. This is what we are here for. It is the same as when we amend legislation.

Senator Dawson: But we are not rubber stamps. You are not making this presentation for the sake of it. We are entitled to object or to amend it if we so wish.

D'autres bandes encore conviennent particulièrement aux communications mobiles, comme la téléphonie cellulaire et les appareils BlackBerry. Certaines, comme celle qui nous intéresse ici, se prêtent bien aux applications à large bande et aux services locaux de surveillance à l'intérieur d'une ville.

Croyez-moi, le secteur privé aimerait bien que nous vendions cette bande aux enchères car il pourrait l'utiliser pour différentes applications commerciales. Toutefois, pour répondre à votre question précédente, le secteur privé n'aura pas accès à cette bande parce que nous ne lui accorderons pas les licences nécessaires. Cette bande est clairement réservée à la sécurité publique. Le secteur privé aura accès à l'avenir à beaucoup d'autres bandes. Il n'a pas à craindre d'en manquer, pas dans les années qu'il me reste à vivre en tout cas. Ce n'est pas parce que le spectre s'étendra. C'est plutôt parce que la technologie continuera à progresser, permettant d'utiliser davantage les fréquences disponibles. Vous pouvez me croire, 50 MHz représentent une bande de fréquences très étendue. On peut y placer un réseau national de téléphonie cellulaire sans trop l'entamer.

M. Binder : Je précise encore qu'il s'agit d'une toute nouvelle bande de fréquences qui nécessite un matériel très perfectionné, pas du tout du genre grand public. En fait, l'industrie commence tout juste à développer ce matériel. Il sera probablement acheté par des gens ayant besoin de grands débits de données dans un appareil portable. Mais ce n'est pas du tout le genre d'appareil que vous utiliseriez pour rester en contact avec votre famille et vos amis.

Au gouvernement, nous ne voulons pas retarder le progrès. Nous préférons donner accès à cette bande dès que nous apprenons que des constructeurs fabriquent le matériel correspondant. Comment savons-nous que c'est le bon moment? Nous le savons parce que les Américains ont déjà commencé. Nous préférons toujours harmoniser le plus tôt possible. Nous aimerions que nos propres organismes de sécurité publique soient en mesure d'utiliser ces fréquences.

Elles serviront à la police et peut-être aux services d'incendie et d'ambulance, mais pas aux gens ordinaires qui disposent de moyens de communication beaucoup moins coûteux et beaucoup plus faciles à utiliser.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur Bernier, dans sa lettre au greffier, nous annonce qu'il dépose le document. Je suis d'accord. Votre présentation se justifie très bien. Que pourrait-on faire si nous n'étions pas d'accord?

La présidente : On le dirait.

Le sénateur Dawson : Quel effet cela a-t-il sur la loi?

La présidente : Nous acceptons ou nous n'acceptons pas les frais d'utilisation. Nous sommes ici pour l'accepter ou le refuser. C'est comme lorsque nous faisons des amendements à certaines lois.

Le sénateur Dawson : Mais nous ne sommes pas une estampe non plus. Vous ne faites pas la présentation par plaisir. Nous aurions le droit de contester ou d'amender si nous le voulions.

Mr. Binder: I guess so. This is the case in the House of Commons. We tabled it in both Houses.

Senator Dawson: I just wanted to know whether, technically, we are entitled to make a decision or are we simply here to rubber-stamp it?

The Chairman: The final decision rests with the House of Commons, not with us. Thank you very much for the information you presented to us this evening and for coming to the committee. For people from Industry, this is different.

[English]

The Chairman: Senators, do you wish to reflect on the user fees we have in front of us? Is the question clear to you? Shall we approve that tonight or next week?

[Translation]

Senator Dawson: Since we are meeting next week, if someone is listening and wishes to comment on this, I have no objection. But it would be wise to take a week. We are meeting next Tuesday anyhow. We can deal with this on Tuesday.

[English]

The Chairman: We are adjourned until next Tuesday morning. The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, June 12, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

The Deputy Chairman: Honourable senators the reason the title of our study is so long is because this is Canada. This study started with west coast container ports and it evolved from there. Hence, we have a long-titled report and it is proving to be extremely interesting.

We have with us today, Jim Buggs, General Manager, Car Management, Canadian Pacific; Claudio Minello, General Manager, International, Canadian Pacific; Paul D. Waite, Vice-President, IMX, which is intermodal excellence, CN; and Cliff Mackey, President of the Railway Association of Canada.

Cliff Mackey, President, Railway Association of Canada: Thank you, honourable senators. I will make brief comments. I have a hard copy presentation entitled "Ensuring Canada's Prosperity

M. Binder: J'imagine que oui. Cela existe à la Chambre des communes. Nous l'avons déposé aux deux Chambres.

Le sénateur Dawson: Je voulais simplement savoir si, techniquement, nous avions une prérogative ou si nous n'agissions strictement en «estampe»?

La présidente: La décision finale c'est la Chambre qui la prendra, pas nous. Je vous remercie beaucoup des informations que vous nous avez données ce soir et de votre présence au comité des transports. Pour les gens de l'industrie, cela fait différent.

[Traduction]

La présidente: Sénateurs, souhaitez-vous réfléchir aux frais d'utilisation proposés? La question est-elle assez claire pour vous? Devrions-nous approuver la proposition ce soir, ou bien serait-il préférable d'attendre la semaine prochaine?

[Français]

Le sénateur Dawson: Puisque nous nous rencontrons la semaine prochaine, si jamais quelqu'un nous écoute et aurait envie de faire un commentaire, je n'ai aucune objection, mais il serait sage de prendre la semaine. Nous nous rencontrons mardi prochain de toute façon. Nous pourrions régler cela mardi prochain.

[Traduction]

La présidente: Nous allons ajourner à mardi matin. La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 12 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, la raison pour laquelle le titre de notre étude est si long, c'est que nous sommes ici au Canada. L'étude portait d'abord sur les ports à conteneurs de la côte ouest, puis elle a évolué. Nous nous retrouvons donc avec un rapport au long titre et avec un sujet qui se révèle extrêmement intéressant.

Nous accueillons aujourd'hui Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons, Canadien Pacifique; Claudio Minello, directeur général, Affaires internationales, Canadien Pacifique; Paul D. Waite, vice-président, ETI, c'est-à-dire Excellence en transport intermodal, CN; et Cliff Mackey, président de l'Association des chemins de fer du Canada.

Cliff Mackey, président, Association des chemins de fer du Canada: Merci, mesdames et messieurs les sénateurs. Je vais présenter quelques brèves observations. Je vous ai remis un

Through Facilitation of Global Trade.” My intent is to provide contextual information and leave to my colleagues the more specific questions of intermodal and rail operations.

The Railway Association of Canada, RAC, as I believe you know, is an organization that represents about 60 operating railways across the country, essentially all of the operating railways in the country. We are here today to speak on their behalf.

This slide contains a chart of the railway network, the Canadian Class 1 and short line railway network in North America. The Canadian railway network is a continental network; it is not just a Canadian network. It touches three coasts: south to the Gulf of Mexico, east to the Atlantic Ocean and west to the Pacific Ocean. That is an important point to keep in mind when considering trade flows and intermodal traffic in particular.

Let me move generally to why this issue of containerization and intermodal shipping is with us today. Page 4 gives you background on international trade flows. It shows the top 10 exporter-importers in the world and their performance for 2005. It is important to note the imbalance of trade on the U.S. side, a huge trade deficit compared to most other G8 countries. That is primarily driven by energy imports and, by cheap Chinese manufactured goods flowing into the U.S. market.

In Canada, we are the reverse and the reason is we are a net exporter, particularly of resource commodities and energy. These trade balances are reflective of what has happened in globalization in the last number of years.

Let me move to the next slide on page 5. I want to take a few minutes to talk about what has happened to global production processes. I want to emphasize that the location of production has shifted dramatically in the last 10 years. It has been driven by the ubiquity of very sophisticated and highly productive manufacturing technology. The new plants being built in China, India and other places are just as sophisticated from a technological point of view as any other plants in the world. Combine that situation with cheap labour and it becomes a very compelling argument as to where those plants will go from the point of view of business strategies.

The next chart shows the implications of that change for transportation. Transportation has traditionally been seen as a derive-demand good; that is, we derive our demand from manufacturers and others, so we are secondary demand in the system. Many experts are now beginning to question that basic concept. They are now talking about integrated transportation demand. Transportation has become such an integrated part of the production process and the value creation process in the global world that it is increasingly seen as completely integrated with the decision-making. From a policy point of view, we think

mémoire intitulé “Assurer la prospérité du Canada en facilitant le commerce mondial.” Je voudrais donner des informations contextuelles sur la situation et laisser à mes collègues le soin d’apporter des précisions sur le transport intermodal et les opérations ferroviaires.

Comme je crois que vous le savez, l’Association des chemins de fer du Canada, ou ACFC, regroupe quelque 60 chemins de fer en service au Canada, à vrai dire tous les chemins de fer en service au pays. Nous sommes ici pour parler en leur nom.

Voici une diapositive qui illustre le réseau ferroviaire, le réseau des chemins de fer canadiens de catégorie 1 et sur de courtes distances en Amérique du Nord. Le réseau ferroviaire canadien est un réseau continental. Ce n’est pas qu’un réseau canadien. Il touche à trois côtes : vers le sud, au golfe du Mexique, vers l’est, à l’océan Atlantique, et vers l’ouest à l’océan Pacifique. Il importe de se rappeler ce fait quand vient le temps d’étudier les flux commerciaux et le trafic intermodal en particulier.

Voyons maintenant en termes généraux pourquoi la question de la conteneurisation et du transport intermodal nous intéresse aujourd’hui. À la page 4, on trouve des données de base sur les flux du commerce international. Le graphique présente les dix principaux pays exportateurs-importateurs dans le monde et leurs résultats en 2005. Il importe de noter le déficit commercial américain, déficit énorme par rapport à celui des autres pays membres du G-8. Cela tient surtout aux importations d’énergie et à l’arrivée sur le marché américain de biens manufacturés bon marché venant de Chine.

Au Canada, nous vivons la situation inverse, étant un pays exportateur net, particulièrement d’énergie et de matières premières. Les balances commerciales illustrent les effets de la mondialisation depuis quelques années.

Permettez-moi de passer à la diapositive suivante, à la page 5. Je veux prendre quelques minutes pour expliquer ce qui est arrivé aux procédés mondiaux de production. Je tiens à insister sur le fait que les lieux de production ont connu une évolution marquée au cours des dix dernières années. Cela tient à l’omniprésence d’une technologie manufacturière très perfectionnée et extrêmement productive. Les usines nouvelles qu’on est en train de construire en Chine, en Inde et ailleurs sont tout aussi perfectionnées d’un point de vue technique que les autres usines du monde. Conjuguez ce fait à la disponibilité d’une main-d’œuvre bon marché : voilà qui vient orienter très fortement le choix de l’emplacement des usines du point de vue de la stratégie commerciale.

La diapositive suivante fait voir les conséquences de cette évolution pour le domaine des transports. Les transports ont toujours été considérés comme relevant d’une demande dérivée; c’est-à-dire que notre demande provient de fabricants et d’autres intervenants, de sorte qu’elle est secondaire. Bon nombre de spécialistes commencent à remettre en question cette notion de base. Ils parlent maintenant de demande de transport intégré. Dans le contexte de la mondialisation, le transport fait maintenant partie intégrante du procédé de production et du procédé de création de valeur à tel point qu’il est maintenant

that you have to take an even more careful look at transportation in terms of economic policies going forward than you have ever done in the past.

The next slide gives you a sense of where the value proposition seems to have gone in the past few years, if you look at it from the point of view of someone who produces something. They continue to be very high value-added propositions if you are in the front end of the process: such things as research and development and branding and design. There also seems to be high value-added if you are in the back end of the process: such things as sales, service, marketing and distribution. The global logistics changes that are emerging are very profitable.

Manufacturing seems to have been the part of the process where we are starting to gain great rents simply by the combination of technology and low labour rates in various parts of the world. That is what is going on as best we can understand it. That is one of the major factors we think is driving the fundamental change in terms of the shift in global productions around the world.

I will move to the next chart. How can we put that into some sort of transportation logic? This chart shows what has happened to logistics cost, inventory costs and cycle times, which drive our customers in one way or another, particularly in the multi-modal business. Since the 1960s, there has been a dramatic reduction in those costs and the productivity gains. That reduction has made way for the Wal-Marts and the Canadian Tires of this world. That is another thing that is driving the system. The productivity and the competitiveness of our transportation systems are at the heart of the competitiveness of the whole economy.

Moving on to the next chart, and translating that into containers, because I know that is the specific interest of the committee, on page 9 you will see a demand forecast for containers.

We had a meeting yesterday with respect to demand on forecasting transportation and almost every expert there said that it is likely they have underestimated the future demand for multi-modal and container shipping.

The next slide shows the existing major network of rail and port interfaces. These are the Maritime ports. You can see by the size of the circles on the next slide where the major Maritime import and export ports are in North America: Montreal, Halifax and Vancouver are the big three in Canada. Prince Rupert is not on this map, but I suspect it will be in a couple of years. Long Beach is the largest port in North America. You can also see the rail connections. This is the reality as we know it today.

considéré comme étant tout à fait intégré au processus décisionnel. Du point de vue des politiques gouvernementales, nous sommes d'avis qu'il vous faut, plus que jamais, examiner attentivement la question des transports en songeant aux politiques économiques à adopter.

La diapositive suivante vous permet de jauger l'évolution de la question de la valeur depuis quelques années, dans la mesure où on adopte le point de vue de quelqu'un qui produit quelque chose. Il y a encore une très forte valeur ajoutée en amont du cycle : ce sont des trucs comme la R-D, la stratégie de marque, la conception. Il semble aussi y avoir une forte valeur rajoutée à l'autre extrémité du cycle : il s'agit ici des ventes, du service, de la commercialisation et de la distribution. La nouvelle donne logistique dans le monde est très rentable.

Le secteur manufacturier semble s'inscrire dans un processus qui commence à nous donner de grandes rentes dans la mesure où nous combinons simplement technologies et bas salaires dans diverses régions du monde. Voilà comment les choses évoluent, d'après ce que nous en comprenons. Voilà ce qui nous paraît être un des principaux facteurs à l'origine de l'évolution fondamentale de la situation, c'est-à-dire de l'évolution de la production dans le monde.

Je vais passer à la diapositive suivante. Comment insérer cela dans une logique qui vaut pour les transports? Le graphique que vous avez devant les yeux fait voir l'évolution des coûts de la logistique, des coûts des stocks et de la durée des cycles, qui motivent l'action de nos clients d'une manière ou d'une autre, particulièrement dans le domaine du transport multimodal. Depuis les années 1960, nous avons été témoins d'une diminution marquée des coûts en question ainsi que de gains de productivité. La diminution a ouvert la voie aux Wal-Mart et Canadian Tire de ce monde. Voilà un autre facteur important. La productivité et la compétitivité de nos réseaux de transport sont au cœur même de la compétitivité de l'économie dans son ensemble.

Passons à la diapositive suivante. Voici les conteneurs. Comme je sais que c'est là le sujet qui intéresse particulièrement le comité, voici à la page 9 une prévision de la demande à l'égard des conteneurs.

Nous avons tenu hier une réunion sur la prévision de la demande dans le domaine des transports. Presque tous les experts présents ont affirmé qu'ils ont probablement sous-estimé la demande à venir à l'égard du transport multimodal et du transport par conteneur.

La diapositive suivante fait voir l'essentiel de l'actuel réseau des interfaces ferroviaires et portuaires. Il s'agit de ports maritimes. D'après la taille des cercles sur la diapositive suivante, on peut voir où se trouvent les grands ports maritimes pour l'importation et l'exportation en Amérique du Nord : Montréal, Halifax et Vancouver sont les trois grands au Canada. Le port de Prince Rupert ne figure pas sur cette carte, mais je soupçonne que ce sera le cas dans quelques années. Le port de Long Beach est le plus grand d'Amérique du Nord. On voit aussi les liens ferroviaires. Voilà la réalité telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Slide 11 shows the emerging concept of land bridges, which connect to the major Maritime ports. Increasingly, we are starting to see trade flows going from one side of North America to the other. A number of future concepts could see some of these land bridges evolving north-south and well as east-west. Prince Rupert could be an example of a future north-south land bridge because it is moving product from the west coast down into the U.S. heartland in a north-south direction.

What does all of this container traffic mean? One of the major problems is starting to emerge. This next slide illustrates the Port of Vancouver from 1997 to 2006. It shows the inbound and outbound flow of containers. As you can see, up until 2001, the Port of Vancouver was a net exporter as opposed to importer. Now it is a net importer of goods and that is primarily because of multi-modal and container activity.

The other major thing this chart shows is that we are starting to see increasing volumes on empty containers going out as opposed to full containers coming in. The balance between empty and full — my colleagues may speak more on this subject — is becoming an issue with the industry. However, if you speak to the shippers and the owners of the containers, they are not as concerned. They are building that into their pricing. They want those containers back in China as fast as humanly possible so they can fill them up again. There are differences of view when it comes to that issue.

If that is the reality, I will talk about what more needs to be done. Port rate rationalization and port deficiencies are critical in the new global production world we live in.

In chart 14, we focus on the maritime ports. Please do not forget the inland transmodal hubs and terminals. They will probably be critical to the efficiency and the future of the system. Long Beach is already very close to its critical congestion point. They have done a few things in the last year or so, but it is a big problem.

How we will be able to manage that increasing flow of traffic in areas where we are, by nature, restricted because of the geography will be an issue that the whole industry will be challenged with in the next 10 years or so. This slide gives you an idea of where many of the inland ports and terminals are located, the biggest is in Chicago.

Greater technology and further improvements on the inland side is something that we believe is an opportunity that will come to pass in the not-too-distant future. That is an area we would like to flag.

The fundamental change in global production is it has happened and it is driven by sound global economic business principles. It will not shift back. Transportation is even more critical in terms of an enabler in this new world than ever in the

La diapositive 11 illustre le concept nouveau de ponts terrestres, qui font le lien entre les grands ports maritimes. De plus en plus, nous voyons des flux commerciaux qui vont d'une côte à l'autre de l'Amérique du Nord. Suivant plusieurs concepts à venir, ces ponts terrestres pourraient emprunter l'axe nord-sud aussi bien que l'axe est-ouest. Le port de Prince Rupert évoque peut-être un futur pont terrestre nord-sud. Les marchandises chemineraient le long de la côte ouest du nord vers le sud, jusqu'au cœur du continent américain.

Que signifie donc tout ce trafic de conteneurs? Un des grands problèmes qui en découlent commence à se manifester. La diapositive suivante illustre le cas du port de Vancouver de 1997 à 2006. On y voit le mouvement des conteneurs à l'arrivée et au départ. Comme on peut le voir, jusqu'en 2001, le port de Vancouver était un exportateur net. Maintenant, c'est un importateur net de marchandises. Cela est surtout attribuable à l'activité multimodale, au transport par conteneur.

L'autre grand phénomène que vient illustrer ce graphique, c'est que nous voyons de plus en plus des conteneurs vides qui sortent du port, plutôt que des conteneurs pleins qui arrivent. L'équilibre entre les conteneurs vides et les conteneurs pleins mes collègues pourront vous en dire davantage devient un problème au sein de l'industrie. Cependant, si vous discutez de la question avec les expéditeurs et les propriétaires des conteneurs, vous constatez que cela ne les préoccupe pas tant. Ils sont en train d'intégrer ce facteur à leur prix. Ils veulent que les conteneurs en question retournent en Chine le plus rapidement possible, pour qu'on puisse les remplir à nouveau. Cette question donne lieu à des points de vue divergents.

Si c'est là la réalité, je parlerai de ce qu'il faut faire. La rationalisation des taux et l'élimination des lacunes au port sont des éléments capitaux de ce monde où nous vivons, qui est marqué par la mondialisation de la production.

La diapositive 14 nous fait voir les ports maritimes. N'oubliez pas qu'il y a les terminaux et les carrefours pour le transport intermodal dans l'intérieur. Ce sont probablement des éléments capitaux pour ce qui est de l'efficacité et de l'avenir du système. Le port de Long Beach est déjà très près du point critique en ce qui concerne la congestion. Ses responsables ont fait quelques ajustements depuis une année environ, mais cela demeure un gros problème.

Comment allons-nous faire pour gérer le trafic accru dans les secteurs qui, de par leur nature, comportent des limites? La géographie sera un enjeu pour l'ensemble de l'industrie au cours des dix prochaines années. Voici une diapositive qui vous donne une idée de l'emplacement de bon nombre des ports et terminaux intérieurs, le plus grand étant celui de Chicago.

Nous croyons qu'un avenir assez proche nous fera voir une amélioration technique et autre de la situation en ce qui concerne le secteur intérieur. C'est un domaine auquel nous aimerions nous attacher.

La production mondiale a fait l'objet d'une évolution fondamentale qui repose sur des principes économiques solides et universels. Il n'y aura pas de retour à la situation ancienne. Le transport est plus que jamais un outil clé dans ce monde nouveau.

past. We need to make sure we integrate it carefully in our policy frameworks and think about its productivity, efficiency and effectiveness when we think about any kind of government economic policy, be it micro, macro, fiscal or tax. If we miss that fundamental point, we will do harm to our citizens and ourselves.

Claudio Minello, General Manager, International, Canadian Pacific: Thank you for inviting us to appear today. I would like to reflect on Mr. Mackey's presentation. One thing is for sure: Off-shoring has happened. We saw the first wave in 2002, and we saw it in a tsunami of containers coming to the Port of Vancouver like we have never seen before.

I remember that year well. My business grew at the Port of Vancouver by 22 per cent. Normally, at the time we were growing at 4 per cent to 5 per cent a year, which is four or five years of capacity in one fell swoop. The same thing happened in 2003 and 2004. It was not to that pronounced level, but we did experience double-digit growth. Within the last couple of years, we have had close to double-digit growth at the Port of Vancouver.

I want to provide you with an overview of our business. Everything is moving upwards and not downwards, as this slide indicates. CP Rail is a network of 13,000 or so miles of rail with 15,000 employees. We service the two major gateways in Canada, the Port of Montreal — I know you have recently met the CEO, Dominic Taddeo — as well as the Port of Vancouver.

We want to focus on the global piece of the pie, which is growing. It indicates a growth of 37 per cent. This includes grain, potash, coal and obviously the container business that goes offshore. The global business is the fastest growing piece of our business. On the intermodal side, I am responsible for the international piece.

International is normally described as anything that starts with a vessel or ends with a vessel. It is an import or export. The international line of business at CP Rail is probably the fastest growing business sector that we have right now.

Obviously, most of the growth we are seeing is coming through the Port of Vancouver and moving across Canada towards Montreal and Toronto, and some of it to Chicago. We see that the Chicago growth will eventually start to pick up, and we will have much more U.S. mid-west traffic moving to and from the Port of Vancouver.

With respect to our vision at CP — Fred Green, our chairman, always starts his presentations this way — we want to be the safest and most fluid railway in North America. Last year the statistics

Nous devons nous assurer de l'intégrer soigneusement à nos cadres stratégiques et à réfléchir à sa productivité, à son efficience et à son efficacité, au moment d'envisager toute forme de politique économique gouvernementale, qu'il s'agisse de microéconomie, de macroéconomie ou de fiscalité. Si nous passons à côté de ce fait fondamental, nous allons nuire à nos citoyens et nous nuire à nous-mêmes.

Claudio Minello, directeur général, Affaires internationales, Canadien Pacifique : Merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. J'aimerais revenir sur l'exposé de M. Mackey. Une chose est sûre : la délocalisation est chose faite. Nous avons vu la première vague en 2002, et nous avons vu un tsunami de conteneurs arriver au port de Vancouver, comme rien que nous ayons vu auparavant.

Je me souviens bien de cette année-là. Mon entreprise au port de Vancouver a connu une croissance de 22 p. 100. En temps normal, à cette époque, notre taux de croissance avoisinait les 4 ou 5 p. 100 par année; c'est l'équivalent de quatre ou cinq ans de capacité d'un seul coup. La même chose est arrivée en 2003 et en 2004. Ce n'était pas aussi prononcé, mais nous avons quand même connu un taux de croissance à deux chiffres. Au cours des dernières années, nous nous sommes approchés d'un tel taux de croissance au port de Vancouver.

J'aimerais vous donner un aperçu de notre entreprise. Tout monte plutôt que de descendre, comme le laisse voir la diapositive. CP Rail, c'est un réseau de quelque 21 000 kilomètres de voies ferrées et aussi 15 000 employés. Nous sommes au service des deux grandes portes d'entrée du Canada, le port de Montréal — je sais que vous avez rencontré récemment le président-directeur général, Dominic Taddeo — aussi bien que le port de Vancouver.

Nous voulons nous concentrer sur la pointe du camembert où il est question du trafic international. Il y a là croissance. Le taux de croissance indiqué est de 37 p. 100. Cela comprend les céréales, la potasse, le charbon et, évidemment, les marchandises envoyées par conteneur à l'étranger. Le trafic international représente le segment de nos activités où le taux de croissance est le plus rapide. Du point de vue du transport intermodal, j'ai la responsabilité du trafic international.

Le trafic international est normalement décrit comme étant tout transport où les marchandises aboutissent à un navire ou en proviennent. C'est de l'importation ou de l'exportation. L'activité internationale chez CP Rail est probablement le secteur d'activité où le taux de croissance est le plus rapide en ce moment.

Évidemment, la majeure partie de la croissance que nous observons provient du port de Vancouver. Ça traverse le Canada jusqu'à Montréal et Toronto, et il y en a une partie qui va à Chicago. Nous voyons que la croissance à Chicago va finir par se relever et nous verrons que le trafic est nettement plus important entre le port de Vancouver et le Midwest américain.

Pour ce qui est de notre vision au CP — notre président, Fred Green, commence toujours ses exposés comme suit : nous voulons offrir le service ferroviaire le plus sécuritaire et le plus fluide qui

indicated, because of the reduction in train accidents and safety measures we have put in place, that we were the safest of all the Class 1 railways in North America.

On the fluidity side, we had terrific numbers last year, one reason being that our train speeds were up something like 13 per cent or 14 per cent and terminal dwells were down. Our network is moving well, but along with the stakeholders operating in the Vancouver area, we are looking to increase capacity. We have all done some work to date and taken some actions. We can work individually, but working together is the answer. If, for example, the railway expands and terminals do not expand, then the bottleneck becomes the marine terminals and not the railway. We must work together to expand the gateway out of Vancouver.

In 2005, CP spent close to \$180 million to expand our rail network between Moose Jaw and Vancouver. We put in some sidings, train control mechanisms and crossovers. We extended areas to be able to run trains at a faster speed, and we grew our operating capacity in that corridor somewhere in the neighbourhood of 12 per cent to 16 per cent. Capacity is a fluid number. On paper, you say you increase by 12 per cent, but with operational efficiencies, you are probably in the 16 per cent range. We did that in 2005. As we were doing that, we were preparing ourselves to face what Mr. Mackey said was a growth of containers coming through the Port of Vancouver, which seems to have been under-forecast.

We are working closely with the terminal operators, and Centerm just completed an expansion in July of last year. They grew their terminal footprint and added a key component. We are the envy of many ports around the world. If you have time to visit some of the ports in your studies, we are the envy because we have on-dock railway, which is an efficient way to move containers from a ship to Toronto because the containers are loaded at the terminal itself.

The Port of Montreal was one of the innovators of on-dock railways; they have had it for 100 years. Many terminals around the world would like to have our system to load right on the docks. We do not have to send it to an off-dock, or an ICTF. Keep in mind that to be competitive we should not handle the product too often. The more times we handle the container, the more frequently it gets shuttled out, and the more back and forth that you have, the less competitive the business becomes.

soit en Amérique du Nord. L'an dernier, d'après les statistiques, étant donné la réduction du nombre d'accidents et les mesures de sécurité que nous avons mises en place, notre service ferroviaire était le plus sécuritaire parmi ceux des chemins de fer de catégorie I en Amérique du Nord.

Quant à la fluidité du service, nos statistiques pour l'an dernier sont merveilleuses. Entre autres parce que la vitesse de nos trains a augmenté de 13 ou 14 p. 100 et que le délai d'attente aux terminaux a diminué. Notre réseau fonctionne bien, mais, aux côtés d'autres intervenants dans la région de Vancouver, nous cherchons à accroître notre capacité. Nous avons tous effectué des travaux à cet égard et adopté certaines mesures. Nous pouvons travailler individuellement, mais travailler ensemble est la solution au problème. Par exemple, si le chemin de fer se donne de l'expansion, mais que les terminaux ne suivent pas le mouvement, le goulot d'étranglement se situe aux terminaux maritimes et non pas aux chemins de fer. Nous devons travailler ensemble à donner de l'expansion à la porte d'entrée, à Vancouver.

En 2005, le CP a investi près de 180 millions de dollars pour étendre son réseau ferroviaire entre Moose Jaw et Vancouver. Nous avons aménagé des voies d'évitement, des mécanismes de contrôle du trafic et des liaisons. Nous avons fait des aménagements afin d'accélérer la vitesse des trains et nous avons augmenté notre capacité de fonctionnement dans le corridor en question, à un taux d'environ 12 à 16 p. 100. L'expression de la capacité en chiffres a quelque chose de fluide. Sur papier, vous dites que vous avez apporté une augmentation de 12 p. 100, mais, compte tenu des gains en efficacité du point de vue des opérations, votre augmentation est probablement de l'ordre de 16 p. 100. Nous avons fait cela en 2005. Pendant ce temps, nous nous préparions à faire face à ce que M. Mackey a évoqué : la croissance du trafic de conteneurs dans le port de Vancouver, qui semble avoir fait l'objet de prévisions qui sont en deçà de la réalité.

Nous collaborons étroitement avec des exploitants de terminaux; Centerm vient d'achever une expansion en juillet, l'an dernier. L'entreprise a élargi son champ d'action et ajouté un élément clé. Bon nombre de ports dans le monde nous envient. Si vous avez le temps de visiter certains ports pendant votre étude, vous verrez que nous faisons des envieux parce que nous avons un chemin de fer sur le quai, ce qui représente une façon efficace de déplacer les conteneurs d'un navire à la ville de Toronto, car les conteneurs sont chargés au terminal lui-même.

Le port de Montréal a été un des innovateurs dans le domaine des chemins de fer sur le quai; cela existe au port de Montréal depuis 100 ans. Bon nombre de responsables de terminaux dans le monde aimeraient avoir notre système, qui permet de charger les marchandises sur le quai même. Nous n'avons pas à envoyer les marchandises en dehors du quai ou à un terminal où il y a de l'équipement de transbordement de conteneurs universels. N'oubliez pas que, pour être concurrentiels, nous ne devrions pas manipuler trop souvent le produit. Plus nous touchons au conteneur, plus il fait la navette entre le terminal et le quai, et plus il y a de va-et-vient, moins l'entreprise est concurrentielle.

Centerm spent about \$160 million. The first thing they did was put in four 2,000-foot tracks right on their terminal. They added RMGs, or rail mounted gantry cranes, that are efficient in moving the containers to the track. They put in two super post-Panamax cranes which can handle the largest vessels that are now sailing. Vessels of 8,000 TEUs, when they are full, have 22 containers right across their bow, so you need a special crane to go out there and reach the last one at the end.

TSI is responsible for both Deltaport and Vanterm. They have also spent a lot of money and will spend much more in the upcoming years to expand their capacity. They have new post-Panamax cranes, they have added RTGs, and they are adding important systems to operate the terminal. All of this operating efficiency is driven by the investment from our partners, which are the marine terminals, and we do it collectively. As we do it collectively and grow the capacity, we are better able to handle efficiently the flow of traffic that we will see — we are seeing it right now — through Vancouver.

Jim Buggs, General Manager, Car Management, Canadian Pacific: As Mr. Minello mentioned, Canadian Pacific does our container business through the Port of Montreal, where we have a fluid situation, and the Port of Vancouver. Everyone is aware that the Port of Vancouver is in a geographically challenging situation. It has natural physical boundaries surrounding the city; it has rapid growth as it is a desirable place to live; and it is Canada's major port.

The city has grown up and with all the growth in containerization, it is an intricate transportation system in terms of trying to navigate from the ports back into North America. A number of things have been announced already, and we congratulate the federal government on an excellent start. Some of the examples are the Pitt River Bridge, the Roberts Bank corridor, the South Fraser Perimeter Road and other projects.

The key thing is that those are just a start. They are not the end. I am sure I am saying the obvious, but I want to reinforce that. In terms of things that absolutely need to be done, one is agreement on a long-term master Lower Mainland port plan. We have heard from the people here, and I am sure it is consistent with what you have read and heard from other experts and meetings. Growth is here and growth is coming. We absolutely need a long-term plan.

We need transportation corridors. There are always conflicts between coexisting in the community and doing transportation business through there. We have heard it in a variety of ways in terms of noise and proximity to rail lines. The freight has to move, and we have to coexist with the community. There must be a

Centerm a consacré environ 160 millions de dollars à ce projet. La première chose que l'entreprise a faite, c'est d'installer sur les lieux mêmes de son terminal une voie ferrée de 2 000 pieds. Elle a ajouté des grues-portiques roulantes, qui sont efficaces pour installer les conteneurs sur la voie ferrée. Elle a installé deux grues post-Panamax capables de décharger les plus grands navires actuellement en usage. Les navires de plus de 8 000 MVP, lorsqu'ils sont pleins, présentent 22 conteneurs sur l'étrave, de sorte qu'il faut une grue spéciale pour aller chercher le dernier conteneur, à l'extrémité.

L'entreprise TSI est responsable de Deltaport et de Vanterm. Elle a beaucoup investi, et elle investira encore beaucoup durant les années à venir, pour accroître sa capacité. Elle dispose des nouvelles grues post-Panamax, elle a ajouté des grues sur pneumatique et elle ajoute des systèmes importants pour faire fonctionner le terminal. Toutes ces mesures d'efficacité opérationnelle sont dues à l'investissement de nos partenaires, c'est-à-dire les terminaux maritimes, et c'est une entreprise collective. En agissant collectivement pour accroître la capacité, nous sommes mieux en mesure de prendre en charge efficacement le trafic accru qui viendra — nous voyons déjà que ça se fait — à Vancouver.

Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons, Canadien Pacifique : Comme M. Minello l'a mentionné, les activités du Canadien Pacifique en ce qui concerne les conteneurs passent par le port de Montréal, où nous avons une situation fluide, et par le port de Vancouver. Tout le monde sait que le port de Vancouver se trouve dans une position difficile du point de vue géographique. Il y a des limites physiques naturelles autour de la ville; la ville affiche une croissance rapide et est convoitée. C'est le plus grand port du Canada.

La ville a atteint un stade marqué par une certaine maturité et elle accueille un nombre croissant de conteneurs : il s'agit d'un réseau de transport complexe où les responsables essaient de trouver leur chemin entre les ports et l'Amérique du Nord. Plusieurs mesures ont été annoncées récemment dans le domaine, et nous félicitons le gouvernement fédéral d'avoir choisi un point de départ excellent. Parmi les exemples pertinents, citons le pont de Pitt River, le corridor de Roberts Bank et la route périphérique de la rive-sud du Fraser.

Ce qu'il faut retenir, c'est que ce n'est qu'un début. Rien n'est terminé. J'énonce peut-être là une évidence, mais je voulais insister là-dessus. Quant à savoir ce qu'il faut absolument faire, il y a entre autres le fait de s'entendre sur un plan directeur à long terme pour les activités portuaires du Lower Mainland. Les gens ici nous ont donné leurs points de vue et je suis sûr que cela concorde avec les lectures et les témoignages auxquels vous avez eu droit, de la part d'autres experts, dans d'autres réunions. La croissance ici ne finit pas. Il nous faut absolument un plan à long terme.

Il nous faut des voies de transport. La coexistence des membres de la collectivité et des entreprises de transport suppose toujours un certain conflit. Nous en avons entendu parler sous divers aspects, notamment pour le bruit et la proximité des voies ferrées. Or, les marchandises doivent circuler, et nous devons coexister

viable plan on how that will work. A number of grade separations have been announced in Delta, Surrey and Langley; these are excellent things, and all are important. Even more and above that, we will need to do more of these on an ongoing basis.

Once we have this plan and as we go through it, we need to communicate. It is one thing for smaller groups of people, whether government or business, to have a view of that, but we need to communicate it to the community. It is vitally important that the community understands what is going on and people can plan accordingly.

While it is great that we have announced major projects, now we have to get them done. As we all know, announcing them is wonderful, the commitment to them is great, but these are things that must be done right now. The Port of Vancouver is approaching capacity and these projects take years to do and the longer we wait, the longer we get involved in studies and whatever needs to be done, the more we will delay our ability to grow and capture our appropriate share of the business, and the jobs associated in that business.

Mr. Minello: I would like to touch on Vancouver's future and explain how the stakeholders, especially at Deltaport, are growing the footprint to handle the opportunities in the next 10 to 15 years.

I would like to remind everyone that the economic impact of the Pacific Gateway is substantial. The gateway transportation industry has an annual payroll in excess of \$3.6 billion and pays some \$3 billion in taxes every year. It is a big deal. At least 75,000 individuals are directly employed by the gateway. When you take the indirect employment, that number moves up to about 139,000. It generates approximately \$8.4 billion in GDP and \$19 billion in economic output. These are very substantial numbers.

In order to keep the momentum going, our friends at TSI are making significant investments. I was at Deltaport last Thursday to look at the ongoing work on Berth 3, which will add roughly 21 hectares to the existing footprint at Deltaport. That will bring the site to around 86 hectares.

Environmental approval was received in late 2006 and my colleague, Mr. Buggs, mentioned that we need to get these things going a little earlier if we want to maintain and keep the good flow of containers through Vancouver. I know from my talks with VPA and the stakeholders that it took awhile to complete the environmental approval. We must shorten the time it takes. We have to be diligent, we have to protect our investment, we have to follow the rules, but we can do it in a shorter time frame.

avec les autres à l'intérieur de la collectivité. Il doit y avoir un plan viable sur la manière dont ça va fonctionner. L'aménagement de plusieurs sauts-de-mouton a été annoncé à Delta, à Surrey et à Langley; voilà qui est excellent, tout cela est important. Et encore, il nous faudra d'autres projets du genre à l'avenir.

Une fois ce plan établi et appliqué, il nous faudra communiquer. Il est très bien que des petits groupes aient accès à ce point de vue, que ce soit au gouvernement ou dans le milieu des affaires, mais il nous faudra communiquer avec les gens de la collectivité. Les gens doivent comprendre ce qui se passe et être en mesure de prévoir en conséquence. Cela revêt une importance vitale.

Il est merveilleux que nous ayons annoncé de grands projets, mais, maintenant, il faut les réaliser. Comme nous le savons tous, annoncer un projet est merveilleux, s'engager à le réaliser est merveilleux, mais ce sont des trucs qu'il faut mettre à exécution dès maintenant. Le port de Vancouver approche de sa capacité maximale, et il faudra des années pour réaliser les projets en question. Plus nous attendons, plus nous faisons des études et tout ce qui s'impose par ailleurs, plus nous retardons le moment où nous allons pouvoir croire et saisir la part du marché qui nous revient, et les emplois liés à cette activité.

M. Minello : J'aimerais parler un peu de l'avenir de Vancouver et expliquer la façon dont les intervenants, surtout chez Deltaport, élargissent l'empreinte du port de manière à pouvoir saisir les occasions qui vont se présenter au cours des 10 à 15 prochaines années.

J'aimerais rappeler à tous que les retombées économiques de la porte d'entrée du Pacifique sont importantes. L'industrie des transports à la porte d'entrée présente une liste de paye qui vaut au-delà de 3,6 milliards de dollars et elle acquitte plus de trois milliards de dollars en taxes et impôts tous les ans. C'est une grosse affaire. Au moins 75 000 personnes sont directement employées par la porte d'entrée. Si on compte l'emploi indirect, c'est 139 000 personnes. L'activité génère environ 8,4 milliards de dollars du point de vue du PIB et présente des résultats économiques de l'ordre de 19 milliards de dollars. Ce sont des chiffres tout à fait considérables.

Pour que nous poursuivions sur cette lancée, nos amis chez TSI ont fait des investissements considérables. J'étais chez Deltaport jeudi dernier, à observer les travaux au poste d'accostage 3, qui permettront d'ajouter environ 21 hectares au terrain actuel de Deltaport. De ce fait, l'aire du site se situera autour de 86 hectares.

L'approbation environnementale a été accordée à la fin de 2006, et mon collègue, M. Buggs, a affirmé qu'il nous faut accélérer un peu les choses si nous souhaitons que les conteneurs continuent à bien circuler à Vancouver. Pour avoir parlé aux responsables de l'administration portuaire de Vancouver et aux autres intervenants dans le dossier, je sais qu'il a fallu un certain temps pour remplir les formalités liées à l'approbation environnementale. Nous devons réduire le délai à cet égard. Nous devons être diligents, nous devons protéger notre investissement, nous devons respecter les règles, mais nous pouvons y arriver en moins de temps.

With regard to Terminal 2, the Port of Vancouver just released a request for expression of interest. I received a copy of it yesterday. I believe they are trying to evaluate all of the players who will bid on the process at Terminal 2. We want to get this terminal up and running as soon as possible. The goal is to complete the first phase by 2012. That will add some 700,000 TEUs of capacity to the Port of Vancouver. As a reference, the Port of Vancouver moved about \$2.3 million TEUs last year. It is quite a project.

Two key projects will be the north and south Fraser perimeter roads that must be in place by 2012 in order to facilitate the movement of goods. I urge the committee to improve our EA approval system for this project and expedite that system, albeit with due diligence, as quickly as possible.

Mr. Buggs: Our last slide shows the railways that will be operating in and out of Vancouver over the next decade. We are looking at approximately \$2 billion in investment. You can see the split cars, infrastructure, terminals, et cetera. There is an enormous amount of money relative to what is required from the railways relative to the investment. Clearly, with something like this, we have concerns and we must be comfortable in the environment in which we will spend that amount of money.

One of the key things we are always looking for — and not just ourselves but any business — is a stable environment; in this case a regulatory environment where you understand what you are getting, and what environment you are dealing with relative to the significant investment.

Canadian ports, and all the associated jobs and spin-off economic benefits, are in a highly competitive situation. Those container ships can dock anywhere. A container, for example, going from the West Coast to Toronto does not need to come through Vancouver. The container can come through any of the U.S. ports. This is an important thing that we need to understand relative to the tax environment and the fiscal and economic environment in which we live.

We need the capacity. That is not just in terms of rail capacity but also of the local infrastructure required to make that happen. There are more specific things that we could do in terms of helping making us more competitive, like loosening the cabotage regulation. These are the rules related to the movement of foreign containers within Canada in terms of going back and in terms of flexibility in moving freight. For example, an import container comes in and how we move it back and the regulations in terms of filling that container.

We also need to step into some things and the biggest one is the land utilization and transportation corridors. We can have the best intentions and plans, but if we have not thought far enough

Quant au terminal 2, le port de Vancouver vient de publier une demande de déclaration d'intérêt. J'en ai reçu un exemplaire hier. Je crois que l'administration portuaire essaie d'évaluer toutes les entreprises susceptibles de soumissionner sur le projet de terminal 2. Nous voulons que ce terminal soit aménagé et fonctionnel dès que possible. L'objectif est d'achever la première phase d'ici 2012. Cela permettrait d'ajouter quelque 700 000 EVP à la capacité du port de Vancouver. À titre de référence, le port de Vancouver a pris en charge l'an dernier 2,3 millions d'EVP. C'est tout un projet.

Les routes périphériques à construire sur les rives nord et sud du Fraser représentent deux projets clés qu'il faudra avoir terminés en 2012, afin de faciliter le mouvement des marchandises. Je prie le comité d'améliorer notre système d'approbation environnemental en rapport avec ce projet et d'accélérer les choses, tout en faisant preuve de diligence, le plus rapidement possible.

M. Buggs : Notre dernière diapositive laisse voir les chemins de fer qui exerceront leurs activités à Vancouver au cours de la prochaine décennie. Il est question ici d'un investissement de deux milliards de dollars environ. On peut voir la répartition des wagons, l'infrastructure, les terminaux et ainsi de suite. C'est une somme d'argent énorme par rapport à ce qu'il faut aux sociétés ferroviaires, en ce qui concerne l'investissement. Sans aucun doute, étant donné un projet pareil, nous avons certaines préoccupations et nous devons être à l'aise dans le contexte où il faut dépenser une telle somme d'argent.

Un des éléments clés que nous recherchons toujours — ce n'est pas que nous, car cela est vrai de toute entreprise —, c'est un environnement stable; dans le cas qui nous occupe, c'est un contexte réglementaire où on comprend ce que cela donne au bout du compte et quel est l'environnement dans lequel on investit une somme d'argent considérable.

Les ports canadiens, avec l'ensemble des employés et des retombées économiques qui y sont liées, se trouvent dans une situation où la concurrence est très forte. Les navires à conteneur peuvent accoster n'importe où. Par exemple, un conteneur qui va de la côte ouest à Toronto n'a pas à transiter forcément par Vancouver. Il peut passer par l'un quelconque des ports américains. C'est un fait important qu'il faut garder à l'esprit en songeant à l'environnement fiscal et l'environnement financier et économique où nous vivons.

C'est non pas seulement la capacité ferroviaire, mais aussi l'infrastructure locale requise pour que cela fonctionne. Il existe des mesures plus particulières que nous pourrions adopter pour être plus concurrentiels, par exemple assouplir les règles concernant le cabotage. Ce sont les règles qui s'appliquent au mouvement des conteneurs étrangers au Canada, pour le retour au bercaïl et pour la souplesse dans le transport des marchandises importées qui arrivent au pays : quelles sont les règles qui régissent son retour et celles qui s'appliquent au fait de le remplir à nouveau?

Il y a d'autres questions encore qu'il faut aborder, dont la principale est l'utilisation des terres et l'aménagement des voies de transport. Nous pouvons bien nourrir les meilleures intentions et

ahead and set aside transportation corridors that will allow us to move the capacity and the volumes in future years efficiently, we will be behind the eight ball.

Paul D. Waite, Vice-President, IMX, CN: I am Vice-President of CN Intermodal. I am responsible for all of CN's intermodal marketing and operations. It is a \$1.5-billion piece of business and approximately 20 per cent of CN's revenues. Similar to CP, it is the fastest growing segment in CN.

I have done a number of things at CN. I have been there for 30 years, ranging from IT to engineering, to sales management, to strategic planning and to market management. However, for the past five years I have led CN's Intermodal Excellence program, or IMX. A business turn-around strategy made intermodal profitable. We never had any issues growing intermodal in the past; we just had a difficult time making money at it. It got to a point where we really could not justify further investment in intermodal so Hunter Harrison motivated me and told me I had to turn this thing around or we would get out of the business, and he meant it. The good news is we did manage to turn it around. It is now on sound financial footing and we are moving forward with it.

I am grateful to be here today to address this panel. My opening remarks will highlight three areas of concern regarding the current state of intermodalism in Canada, specifically areas over which the Government of Canada has influence.

As you are well aware, CN has railroads all over North America. Our network stretches from soon to be Prince Rupert on October 1 of this year, Vancouver to Halifax, from Chicago down into New Orleans. We touch many ports. We have ports on the Atlantic coast, on the Pacific coasts and ports on the Gulf coast.

The nature of the business is one of matching imbalances together for overall efficiencies. The dominant direction for international freight is from port to Central Canada: Whether it is Vancouver, Prince Rupert, Halifax, Montreal, or New Orleans, it is going into the heartland of the United States or Canada. The ratio is that there are three imports for every one export. There is a natural imbalance that Mr. Minello alluded to in his presentation.

From a steamship line perspective, that means they have to bear the costs of moving that empty container from the Central Canada or the U.S. heartland back to the coast. In intermodal we have to find ways to mitigate that cost for the steamship lines.

échafauder les plus beaux plans, mais si nous n'avons pas eu la prévoyance d'établir des voies de transport qui nous permettront de faire circuler efficacement les marchandises au cours des années à venir, nous nous trouverons dans une mauvaise situation.

Paul D. Waite, vice-président, ETI, CN : Je suis vice-président responsable du transport intermodal au CN. Je prends en charge toutes les opérations et activités de marketing touchant le transport intermodal. C'est un secteur d'activités de 1,5 milliard de dollars, qui compte pour environ 20 p. 100 des recettes du CN. Comme c'est le cas au CP, il s'agit du segment dont le taux de croissance est le plus rapide au CN.

J'ai exercé plusieurs fonctions au CN. J'y suis depuis 30 ans. J'ai travaillé en informatique et en génie, en gestion des ventes, en planification stratégique et en gestion des marchés. Cependant, depuis cinq ans, je suis à la tête du programme Excellence en transport intermodal du CN, ou ETI. C'est une stratégie de redressement qui a rendu l'intermodal rentable. La croissance du transport intermodal n'avait jamais posé de problème dans le passé; nous avions seulement de la difficulté à faire en sorte que ce soit rentable. Il est arrivé un moment où ne pouvions plus vraiment justifier de continuer à investir dans l'intermodal, de sorte que Hunter Harrison m'a motivé et m'a dit que je devais redresser la situation, sinon ce serait la fin de cette activité, et il était sérieux. La bonne nouvelle, c'est que nous sommes bien parvenus à redresser la situation. Nous disposons maintenant d'une solide assise financière, qui nous permet de progresser.

Je suis reconnaissant de pouvoir m'adresser au comité aujourd'hui. Ma déclaration préliminaire fera ressortir trois points préoccupants concernant l'état actuel de l'intermodal au Canada, plus particulièrement des points sur lesquels le gouvernement du Canada a une emprise.

Comme vous le savez bien, le CN compte des chemins de fer partout en Amérique du Nord. Notre réseau va de Prince Rupert, enfin il le fera à partir du 1^{er} octobre cette année, de Vancouver à Halifax, de Chicago jusqu'en Nouvelle-Orléans. Nous touchons à bon nombre de ports. Nous avons des ports sur la côte de l'Atlantique, sur la côte du Pacifique et nous avons des ports sur la côte du golfe du Mexique.

Nous jouons les déséquilibres les uns contre les autres pour en arriver à une efficience globale : voilà la nature de l'entreprise. La direction prédominante dans le domaine du fret international, c'est du port au centre du Canada. Qu'il s'agisse de Vancouver, de Prince Rupert, de Halifax, de Montréal ou de la Nouvelle-Orléans, les marchandises sont destinées au cœur du continent, soit aux États-Unis, soit au Canada. Le ratio est de l'ordre de trois importations pour chaque exportation. Il y a donc un déséquilibre naturel auquel M. Minello a fait allusion pendant son exposé.

Cela veut dire que la compagnie de navigation doit assumer ce qu'il en coûte pour renvoyer le conteneur vide du centre du Canada ou des États-Unis à la côte. En intermodal, nous devons trouver des façons d'atténuer le coût qu'assument ainsi les

This is where we get into the whole cabotage area, which is of interest to us because this is our fastest growing segment of the business.

That container is made empty in Toronto. We want to load that with domestic freight back to the direction of the port. At present, we are only allowed to do one move in the direction of the port. If that container is made empty in Calgary, which is where a lot of the freight tends to go because that is the distribution centre of Western Canada, we now have to move that container empty from Calgary to Vancouver or Prince Rupert. We are not allowed to refill it.

We are always challenged to service Newfoundland and Labrador because it is a very expensive place to service. However, if we could move a box from Central Canada, fill it with Canadian Tire freight, a steamship box, move it to Newfoundland and Labrador and then return it to Halifax that would be a nice fit. The present regulation does not allow us to do that. If we were to change or harmonize the regulations with the United States, Newfoundland and Labrador would benefit. It makes a lot of sense to do that. We are going beyond the port and back.

The Deputy Chairman: Could you explain that? What prevents you from doing that?

Mr. Waite: First, we are allowed only one move.

Mr. Minello: That is in the direction of the port.

Mr. Waite: We cannot go beyond the port. In this case, Newfoundland and Labrador is beyond the port. However, it would be a wonderful opportunity if we could optimize the supply chain. Canadian Tire would love to do that, but we are not allowed to do so.

The next point is one that has become an issue for us since we embarked on precision railroading and intermodal excellence some years ago. The key to CN's success is about balancing our crews, locomotives and cars. If they get out of sync, it kills us. It is no different than an airline. They must come in and go out loaded. We have to turn the asset and make it sweat.

My concern centres on other pieces of the supply chain, which operate only five days a week, or one day shift a day. Both CP and CN operate 24 hours a day, 365 days a year to keep Canada's freight moving. It is a terrible thing to race across this great land of ours to be held up at a terminal because of gate hours, concerns about overtime premiums or work rules established over 50 years ago. For example, we lose three to four days of production in Vancouver every year around Christmas holidays because of shutdowns. In Vancouver, we also lose one-half day a month of production because there are union meetings on Wednesday and they shut down the whole terminal. The vessels keep calling 365 days a year, 24 hours a day, and terminals shut down.

compagnies de navigation. C'est pourquoi nous sommes engagés dans le secteur du cabotage, qui nous intéresse parce que c'est le segment du secteur qui connaît la croissance la plus rapide.

Rendu à Toronto, le conteneur est vide. Nous voulons l'embarquer aux côtés du fret intérieur, pour qu'il retourne au port. À présent, nous n'avons droit qu'à un déplacement en direction du port. Si le conteneur est vidé à Calgary, là où une bonne partie des marchandises ont tendance à se retrouver, puisque c'est le centre de distribution de l'ouest du Canada, il nous faut encore envoyer ce conteneur vide de Calgary à Vancouver ou à Prince Rupert. Nous n'avons pas le droit de le remplir à nouveau.

Nous avons toujours de la difficulté à desservir Terre-Neuve-et-Labrador parce que cela est très coûteux. Cependant, et si nous pouvons prendre un conteneur au centre du Canada, le remplir de marchandises de Canadian Tire, un conteneur à bateau, l'envoyer à Terre-Neuve-et-Labrador, puis le rapatrier à Halifax, ce serait très bien. Le règlement actuel ne nous permet pas de le faire. Si nous décidions de modifier le règlement ou de l'harmoniser avec celui des États-Unis, Terre-Neuve-et-Labrador en bénéficierait. L'idée a beaucoup de sens. Nous allons au-delà du port, puis nous revenons.

Le vice-président : Pouvez-vous expliquer cela? Qu'est-ce qui vous empêche de le faire?

M. Waite : D'abord, nous n'avons le droit qu'à un déplacement.

M. Minello : Dans la direction du port.

M. Waite : Nous ne pouvons aller au-delà du port. Dans le cas qui nous occupe, Terre-Neuve-et-Labrador, c'est au-delà du port. Toutefois, ce serait merveilleux si nous pouvions optimiser la chaîne d'approvisionnement. Canadian Tire adorerait pouvoir faire cela, mais nous n'avons pas le droit.

La prochaine question dont je vais parler est devenue un problème pour nous depuis que nous nous sommes engagés dans le transport de précision et l'excellence en intermodal, il y a quelques années. La clé du succès du CN réside dans l'équilibre que nous parvenons à atteindre entre les équipages, les locomotives et les wagons. Si le tout se désynchronise, nous sommes morts. C'est comme pour une compagnie aérienne. Le véhicule de la compagnie doit arriver, puis repartir chargé. Nous devons utiliser ce bien, le maximiser.

Je me soucie d'autres éléments de la chaîne d'approvisionnement, qui ne fonctionne que cinq jours par semaine, sinon à raison d'un seul quart de travail par jour. Le CP et le CN fonctionnent 24 heures par jour, 365 jours par année, pour que les marchandises du Canada circulent toujours. Il est terrible de sillonner ce vaste pays qui est le nôtre et de se retrouver bloqué au terminal en raison des heures de travail, des préoccupations à propos d'une prime aux heures supplémentaires ou de règles de travail établies il y a 50 ans. Par exemple, nous perdons trois ou quatre jours de production à Vancouver tous les ans, pendant les Fêtes, en raison des fermetures. À Vancouver, nous perdons également une demi-journée par mois de production en raison des réunions syndicales

You can imagine if you are hauling four or five trains a day how fast you can get congested when these shut downs happen. We need to look seriously at these issues. You do not have to throw capital at it; there is latent capacity. We have built a church for Easter and the rest of the year it is empty.

We learned this in intermodal when we look at our Brampton intermodal terminal. Five years ago, we were looking at either expanding or building a new terminal at \$110 million or \$115 million. The real issue was we were only using it five days a week and during the daylight hours. We were not working nights or Saturdays and Sundays. We did not need to build a new terminal. We smoothed the freight and worked seven days a week, 24 hours a day. That terminal is still good and we are expanding it. There are lessons to be learned and ways to optimize the supply chain. We just have to work closely together and synchronize what we do and run it seven days a week, 24 hours a day.

Finally, I would like to speak a bit about some of the issues that face us, and hopefully will not come to a head in the latter part of this month. I want to talk about First Nations' concerns in Canada, particularly as they relate to interruption of critical lanes and badly needed terminal development.

CN looks to the Government of Canada to continue its leadership role in dealing with and settling First Nations' concerns and issues. This is a real threat to CN lines in Canada. There is talk the First Nation bands near Prince Rupert will attempt to prevent the new container terminal from opening.

I bring this up not to downplay the concerns of the First Nations people, but rather to point out the extensive damage we are doing to our reputation overseas and as an effective Pacific Gateway. Whether in Europe or Asia, the steamship lines always mention the uncertainty of the trucking situation in Vancouver, the blockades or the washouts. These people can call on Los Angeles-Long Beach, New York-New Jersey, Norfolk; they have choices. They do not need to call on Vancouver, Halifax, Montreal or Prince Rupert. Having that uncertainty in the back of their minds plays a role in their decision-making process. One of those issues is raised in every discussion we have with the steamship lines.

Senator Phalen: I have heard that 25 per cent of CN revenue is containerized freight.

Mr. Waite: Yes.

qui ont lieu le mercredi et qui ont pour effet de fermer tout le terminal. Les bateaux circulent 365 jours par année, 24 heures par jour, mais certains terminaux ferment leurs portes.

Si vous avez quatre ou cinq trains qui circulent tous les jours, imaginez donc le peu de temps qu'il faut pour que ça devienne congestionné, quand il y a ces fermetures. Nous devons étudier sérieusement ces questions. On n'a pas à investir du capital; il y a une capacité latente. Nous avons construit une église pour Pâques, mais elle ne sert pas le reste de l'année.

Nous avons appris ce fait du domaine de l'intermodal en regardant notre terminal intermodal de Brampton. Il y a cinq ans, nous envisagions soit une expansion, soit la construction d'un nouveau terminal moyennant 110 ou 115 millions de dollars. Le vrai problème, c'est que nous l'utilisions seulement cinq jours par semaine, pendant qu'il faisait jour. Nous ne travaillions pas en soirée, ni le samedi ou le dimanche. Nous n'avions pas à construire un nouveau terminal. Nous avons réparti encore le fret et nous sommes organisés pour travailler sept jours par semaine, 24 heures par jour. Ce terminal là est encore bon, et nous sommes en train de l'agrandir. Il y a des leçons à tirer là et des façons d'optimiser la chaîne d'approvisionnement. Il nous faut seulement collaborer plus étroitement et synchroniser nos tâches, et être ouvert sept jours sur sept, 24 heures sur 24.

Enfin, j'aimerais parler un peu de certaines des questions auxquelles nous sommes confrontés et qui, je l'espère n'aboutiront pas à la fin du mois. Je veux parler des préoccupations des Premières nations au Canada, particulièrement là où il est question d'interrompre des voies de transport d'une importance capitale et l'expansion de terminaux dont on a vraiment besoin.

Le CN compte sur le fait que le gouvernement du Canada continue de jouer le rôle de premier plan qui lui revient en la matière et qu'il règle les problèmes et les préoccupations des Premières nations. Il y a là une véritable menace pour les lignes ferroviaires du CN au Canada. Il est question que les bandes des Premières nations près de Prince Rupert tentent d'empêcher le nouveau terminal à conteneurs d'ouvrir ses portes.

J'en parle non pas pour minimiser les préoccupations des Premières nations, mais plutôt pour souligner les dommages importants que nous causons à notre réputation à l'étranger et à la réputation d'efficacité de notre porte d'entrée du Pacifique. Que ce soit en Europe ou en Asie, les compagnies de navigation mentionnent toujours l'incertitude de la situation du camionnage à Vancouver, les barricades et les affouillements. Ces gens-là peuvent faire appel à Los-Angeles-Long Beach, à New York-New Jersey, à Norfolk; ils ont le choix. Ils n'ont pas nécessairement à recourir à Vancouver, Halifax, Montréal ou Prince Rupert. Le fait d'avoir cette incertitude toujours à l'esprit a une incidence sur les décisions qu'ils prennent. C'est une des questions qui sont soulevées chaque fois que nous discutons avec les compagnies de navigation.

Le sénateur Phalen : J'ai entendu dire que 25 p. 100 des recettes du CN proviennent du fret conteneurisé.

M. Waite : Oui.

Mr. Minello: On the domestic and international side it is 29 per cent for CP.

Senator Phalen: Mr. Waite, an article in the May 29 edition of the *Halifax Chronicle-Herald* announced a plan to construct a container terminal at Canso. The article mentioned that the Canso port would be serviced by transfer lines connecting the Cape Breton and Central Nova Scotia Railway to Truro where the containers would be transferred to the CN line. The article also says that CN is interested in the project.

Can you tell us if CN will be involved in the projects at Canso? What construction would CN have to undertake to accommodate the containers from Canso to Truro?

Mr. Waite: If that container terminal proceeds — which I think it will — it will not be open until 2010 or 2011. It will handle up to 2 million TEUs, which is a considerable size.

At this point we are in discussions with the group. We have met with them a number of times and they have great interest in CN participating in it. It would be premature for me to indicate the nature of those discussions. However, in terms of infrastructure, we are underutilized in the East, no question about it. I could run 20 trains a day from Toronto to Halifax. There is no constraint from a network perspective. Likewise, our Montreal terminal is only a few years old. We are expanding the Brampton terminal in Toronto where a preponderance of that freight will go. We are expanding our Chicago terminal because much of that freight that could call on Melford could end up in the U.S. mid-west like much of the freight out of Halifax. We are well positioned to take on that freight.

Halifax is only at half of its capacity. It is handling about 500,000 TEUs and could handle close to 1.2 million TEUs. There is a great deal of latent capacity out there and we have a lot of work to do before 2010.

Senator Zimmer: My question is for either Mr. Minello or Mr. Waite. Can you outline for the committee how co-production — running on each other's lines — arrangements have affected your service in Vancouver? Have you made similar arrangements in serving other ports?

Mr. Minello: Co-production has been a great success. The Vancouver Port Authority has refreshed a Moffatt & Nichol study that shows that our efficiency in that area increased by about 32 per cent. The way I explain is instead of having two taxi companies calling on one area bumping into each other, CP handles the Lower Mainland Vanterm and Centerm business. CN handles the bulk side of the business on the north side of Vancouver. It has worked out very well. The terminal operators are very happy with our success. Vanterm used to handle in the neighbourhood of 12,000 feet of rail a day. We are doing 18,000 to 20,000 feet a day now. The mathematics shows a 50 per cent increase. We did not change anything. We did not add any tracks;

M. Minello : Du côté canadien et international, c'est 29 p. 100 dans le cas du CP.

Le sénateur Phalen : Monsieur Waite, dans un article du *Chronicle-Herald* de Halifax, le 29 mai, on annonçait un projet de construction d'un terminal à conteneurs à Canso. On pouvait y lire que le port de Canso serait desservi par des voies de transfert reliant le Cap-Breton et le Central Nova Scotia Railway à Truro, là où les conteneurs seraient transférés sur la voie du CN. L'article dit aussi que le CN s'intéressait au projet.

Pouvez-vous nous dire si le CN participera aux projets de Canso? Qu'est-ce que le CN aurait à construire pour pouvoir prendre en charge les conteneurs entre Canso et Truro?

M. Waite : Si le terminal à conteneurs en question est jamais construit — je crois que ce sera le cas — il ne sera pas ouvert avant 2010 ou 2011. Il permettra de prendre en charge jusqu'à deux millions d'EVP; c'est donc dire qu'il est d'une taille considérable.

En ce moment, nous sommes en pourparlers avec le groupe des personnes responsables. Nous les avons rencontrées à plusieurs reprises, et elles souhaitent vivement que le CN prenne part au projet. Il est trop tôt pour que je révèle la nature de ces discussions. Cependant, nous sous-utilisons l'infrastructure dans l'est, cela ne fait aucun doute. Je pourrais avoir 20 trains qui font le trajet entre Toronto et Halifax tous les jours. Il n'y a pas de contraintes du point de vue du réseau. De même, notre terminal de Montréal n'a que quelques années. Nous donnons de l'expansion au terminal de Brampton à Toronto, auquel la majeure partie du fret en question est destinée. Nous agrandissons notre terminal de Chicago : pour une bonne part de ce fret, les responsables qui pourraient faire appel à Melford finiraient peut-être par choisir le Midwest américain, comme c'est le cas pour une bonne part du fret qui part de Halifax. Nous sommes bien placés pour prendre en charge ce fret.

Halifax ne fonctionne qu'à demi-régime. On y prend en charge environ 500 000 EVP, alors qu'il serait possible d'aller jusqu'à 1,2 million d'EVP. Il y a là une grande partie de capacité latente, nous avons beaucoup de travail à faire avant 2010.

Le sénateur Zimmer : Ma question s'adresse à M. Minello ou à M. Waite, un ou l'autre. Pouvez-vous expliquer l'effet de l'entente de coproduction — le fait pour chacun d'utiliser les voies de l'autre — sur votre service à Vancouver? Avez-vous conclu des ententes semblables pour les autres ports?

M. Minello : La coproduction s'est révélée un franc succès. L'administration portuaire de Vancouver a actualisé une étude de Moffatt et Nichol qui montre que notre taux d'efficacité dans le domaine s'est accru d'environ 32 p. 100. J'explique la situation comme suit : plutôt que d'avoir deux compagnies de taxi qui se nuisent mutuellement dans un secteur, il y a le CP qui s'occupe de Vanterm et de Centerm dans le Lower Mainland, et le CN qui prend en charge le vrac du côté nord de Vancouver. Cela a très bien fonctionné. Les exploitants de terminaux sont très heureux de notre succès. L'activité de Vanterm représentait jadis quelque 12 000 pieds de rail par jour. Aujourd'hui, ça varie entre 18 000 et 20 000 pieds par jour. Voilà une augmentation de 50 p. 100 : c'est

it is just better efficiencies. At Centerm, with the new tracks, we are going gangbusters. Last weekend we did 12,000 feet whereas we used to do 4,000 or 5,000 feet per day. It has worked out well.

You asked me if we handle it anywhere else. At the Port of Montreal where we also do business, the port authority has its own railway. It is sort of like one taxi servicing the terminals out there; the same procedure we did in Vancouver. We do not need to have a co-share there because it is already done for us.

Senator Zimmer: When we were in Vancouver we heard from a public policy consultant who asked us a question, which I will paraphrase. He asked if it is not reasonable for Canada to impose a level of service conditions on the railways when it provides public funding for various railway improvement projects to anyone. What are your thoughts on that comment?

Mr. Waite: We are in dialogue with the ports on a daily basis. We make a commitment to switching X number of feet of cars into their facilities on the basis that they can produce that number of cars outbound. There is it no point in us giving them more cars than they can load. It is one of the things we do on a daily basis.

To come up with some level of service, we have that today. For example, if Deltaport says they will do 17,000 feet or 18,000 feet of CN today, we ensure they have 18,000 feet of cars. What becomes incumbent upon the rail is that we do what we say what we are going to do, given the time we say we will do it. Obviously, you have to coordinate labour. Sometimes, that can be challenging given the situations we have to deal with, be it washouts, derailments, et cetera. That works fairly well, with the exception of probably December and January of this past year, where there was just a confluence of challenges, whether it was high winds at Deltaport, where they could not load trains or unload vessels; or washouts, or snow. That was a very bad period. There was then the shutdown to which I alluded earlier over the Christmas period, where you lose up to 80,000 feet of production. That equates to about 10 trains. It backs up very quickly. I think we do have those kinds of commitments today.

Mr. Mackey: The key answer to your question is the word "competition." That is really what, from a public policy point of view, you should strive for in your policy frameworks. The more competition out there, the more we will be incentivized to serve our customers in every context, all over the country. That is how the market works.

If we go back to the idea that, somehow, some government or regulatory body should get back into the business of regulating either rates or service levels, then we are headed back to where we came from and we all know what that meant for productivity. It just was not there compared to what we have today.

mathématique. Nous n'avons rien changé. Nous n'avons pas aménagé de nouvelles voies ferrées; nous avons simplement fait des gains en efficience. Chez Centerm, avec les nouvelles voies, nous cassons la baraque. Le week-end qui vient de passer, nous avons accumulé 12 000 pieds, alors que nous en accumulons anciennement 4 000 ou 5 000 par jour. Cela a bien fonctionné.

Vous m'avez demandé si nous faisons cela ailleurs. Au port de Montréal, où nous exerçons également nos activités, l'administration portuaire a ses propres voies. C'est un peu comme si un seul taxi s'occupait des terminaux; nous avons fait la même chose à Vancouver. Nous n'avons pas besoin d'entente de partage là, car c'est déjà fait pour nous.

Le sénateur Zimmer : À Vancouver, un conseiller en politiques gouvernementales nous a posé une question que je vais paraphraser. Il nous a demandé : est-il raisonnable que le Canada impose un niveau de service aux sociétés ferroviaires dans la mesure où elles financent divers projets d'amélioration ferroviaires pour quiconque. Que pensez-vous de cela?

M. Waite : Nous parlons avec les responsables des ports tous les jours. Nous nous engageons pour tant de pieds de wagons chez eux dans la mesure où ils peuvent sortir le nombre de wagons voulus. Il serait inutile pour nous de leur donner plus de wagons qu'ils sont capables de remplir. C'est une des choses que nous faisons tous les jours.

Pour assurer un certain niveau de service, voilà ce que nous faisons aujourd'hui. Par exemple, si les gens de Deltaport affirmaient qu'ils vont prendre en charge l'équivalent de 17 000 ou 18 000 pieds de marchandises du CN aujourd'hui, nous devons nous assurer d'avoir l'équivalent en wagons. Le devoir de la société ferroviaire consiste alors à remplir sa promesse, notamment pour le délai. Évidemment, il faut coordonner la main-d'œuvre. Cela pose parfois des difficultés, étant donné les situations avec lesquelles nous devons traiter, par exemple les affouillements et les déraillements. Cela a assez bien fonctionné, à l'exception de décembre et de janvier derniers probablement : il y a eu une telle convergence de problèmes, avec les forts vents à Deltaport, notamment, qu'on n'arrivait pas à charger les trains ou à décharger les bateaux. Sinon, ce sont des affouillements ou de la neige. Ça a été une très mauvaise période. Ensuite, il y a eu la fermeture à laquelle j'ai fait allusion, pendant les Fêtes, où on perd l'équivalent de 80 000 pieds en production. Cela correspond à une dizaine de trains. Les retards s'accumulent très rapidement. Il me semble que nous avons ce genre d'engagements aujourd'hui.

M. Mackey : La réponse essentielle à votre question, c'est le terme « concurrence ». C'est vraiment à cela que vous devriez aspirer du point de vue de la politique gouvernementale. Plus il y aura de concurrence, plus nous serons incités à servir nos clients dans tous les contextes, partout au pays. C'est comme cela que fonctionne le marché.

Si nous revenons à l'idée que, d'une manière ou d'une autre, il appartient à un organisme gouvernemental ou réglementaire de fixer les taux ou niveaux de service, nous revenons au point de départ, et nous savons tous l'effet que cela a sur la productivité. Cette époque-là ne se compare tout simplement pas à ce que nous avons de nos jours.

The Deputy Chairman: I like to see more competition.

Mr. Mackey: That is in the eye of the beholder. If you read the recent OECD report from 2005, they assessed rail competition worldwide and their conclusion was that Canada has the most competitive rail system in the world in the sense of the amount of competition because we have two Class 1 railways that run through most of the country. That is very unusual. Even in the United States, the way in which the Class 1s are divided up geographically, you do not see a lot of competition or interface between them. You see more of that in Canada than you do in most places in the world.

Senator Zimmer: When the committee was in Vancouver, we were told — and you raised this point Mr. Minello, about the workforce — the figure for full time is 75,000 and part time was 139,000. We were told that in four years, 50 per of the railway workforce will be eligible for retirement. Is that number accurate? How are you working to address this issue, if that figure is true?

Mr. Minello: They told you 50 per cent of the railway workforce was ready to retire within the next five years?

Senator Zimmer: That is what they told us.

Mr. Minello: I am not sure that is accurate. It sounds a little high but I do not have the exact number for you.

We do what we always do. For example, in 2002, when the tsunami of containers came on board, you must have read that in the United States UP had an issue because they did not have enough crews to handle the volume. The crew situation for CP was not an issue. We have regular programs where we qualify people to come on board. As a matter of fact, because of our fluidity last year, and because of the strides we have taken on the railway to improve it with the expansion, we had an issue where we had too many crews at one time. We had them sitting at home. During last year's "winter from hell," as I call it — it was the worst winter that we had on record for 50 years, for sure — we brought those fellows back to work the railway. You were talking about service. We brought on 20 per cent more cars and added 55 more locomotives.

The railway business is very capital intensive. Let us not forget that. It is the most capital-intensive industry that I know. We spend 20 per cent of our revenues on capital. For us to have locomotives, cars and crews sitting idle, that is a no-no, big time. You are talking about service. It is inbred that we have to spin cycle our assets. I do not see a problem with us being able to qualify people or having the assets on board to handle the upcoming freight. We just have to get it done together and collectively.

Le vice-président : J'aime cela quand il y a davantage de concurrence.

M. Mackey : Cela dépend du point de vue. Si vous lisez le rapport récent de l'OCDE, celui de 2005, vous voyez qu'on a évalué la concurrence du secteur ferroviaire dans le monde. La conclusion : le Canada a le réseau ferroviaire le plus concurrent qui soit dans le monde, car nous avons deux chemins de fer de catégorie 1 qui parcourent la majeure partie du pays. C'est très inhabituel. Même aux États-Unis, étant donné la répartition géographique des chemins de fer de catégorie 1, il n'y a pas beaucoup de concurrence ou d'interface. On voit cela plus souvent au Canada que dans la plupart des endroits.

Le sénateur Zimmer : À Vancouver, on nous a dit — et vous avez soulevé, monsieur Minello, cette question concernant la main-d'œuvre — que l'effectif à temps plein était de 75 000 et l'effectif à temps partiel de 139 000. On nous a dit que, d'ici quatre ans, 50 p. 100 de l'effectif du service ferroviaire aura droit à la retraite. Est-ce exact? Que faites-vous pour régler le problème, le cas échéant?

M. Minello : On vous a dit que 50 p. 100 de l'effectif du service ferroviaire étaient prêts à prendre sa retraite dans les cinq prochaines années?

Le sénateur Zimmer : C'est ce qu'on nous a dit.

M. Minello : Je ne suis pas sûr que ce soit exact. Ça me paraît un peu élevé, mais je ne saurais vous dire exactement ce qu'il en est.

Nous faisons ce que nous faisons toujours. Par exemple, en 2002, quand le tsunami de conteneurs est arrivé, vous avez sûrement lu que, aux États-Unis, UP a eu des problèmes : il n'avait pas suffisamment d'équipages pour prendre en charge tout le volume. Le CP n'a pas eu de problèmes d'effectif. Nous avons des programmes réguliers qui font que nous engageons des gens qualifiés. De fait, en raison de la fluidité de nos activités l'an dernier et des améliorations que nous avons apportées aux services ferroviaires avec l'expansion, nous avions trop d'équipages à un moment donné. Les gens restaient assis à la maison. Durant l'hiver infernal que nous avons connu l'an dernier — c'est comme ça que je l'appelle —, le pire hiver connu depuis 50 ans, à coup sûr — nous avons rappelé ces gens-là au travail. Vous parliez du service. Nous avons augmenté le parc de wagons de 20 p. 100 et ajouté 55 locomotives.

Le domaine ferroviaire exige beaucoup de capitaux. N'oublions pas cela. C'est l'industrie qui exige le plus de capital. N'oublions pas cela. C'est l'industrie qui en exige le plus à ma connaissance. Cela représente 20 p. 100 de nos recettes. Pour nous, avoir des locomotives, des wagons et des équipages qui restent inactifs, c'est l'anathème. Vous parliez du service. Nous voulons faire tourner nos actifs. C'est inné chez nous. Je ne vois pas de problème si nous sommes capables de perfectionner les gens voulus ou de nous donner les actifs nécessaires pour prendre en charge le fret à venir. Il suffit de travailler ensemble, collectivement.

Senator Zimmer: We heard this before, and it was about allowing only one move after you deliver. What is the rationale on that? I know it is in the legislation but is that because of competition with the trucking industry? Is that the reason?

Mr. Waite: It was the concern of the trucking industry, I believe. Surprisingly, what is most interesting is that they are the guys that use them now. They are the people that want to use these boxes. Clarke Transport and TransX want these boxes. The very people we were trying to protect are the people who want them now. It has changed dramatically.

Senator Dawson: Am I to believe that we are not sitting tomorrow so we will be dealing with the Industry Canada user fee draft report today, or is that delayed?

The Deputy Chairman: I would like to deal with that today so we can clean it up and then we do not have to meet on Wednesday. Otherwise, we meet Wednesday. That should give you all some incentive to move this right along.

Senator Dawson: That was my objective.

Senator Merchant: We on the Prairies are concerned about two things. First, we are interested in the inland ports. What are the locations of major facilities where container transloading, from either rail to rail or rail to truck, take place on both CN and CP networks? Second, would you support an inland logistics port? Is there something the federal government can do to play a role to make this happen? Do you have some idea of a good location? I will not tell you where I am from until I hear your answer.

Mr. Waite: I have taken part in a number of meetings and sessions regarding inland container terminals. Obviously, there is a great deal of interest in them these days, in particular in the Prairies.

One of the things that people have to understand is container economics. CN does not control the container; the container is owned by the steamship line. It is up to the steamship line where he wants his container. You heard Mr. Minello say earlier that by and large they want their containers over in Asia because that is where they make their money. They do not make money on a \$600 grain load out of Regina or Moose Jaw that may or may not be going back to where they want it. It could be going to inland China somewhere, where that box is there another three or four weeks being loaded or unloaded. Many things come into play when you are looking at container ports.

Le sénateur Zimmer : Nous avons déjà entendu cela, et il était question de n'autoriser qu'un déplacement après la livraison. Pourquoi cette règle existe-t-elle? Je sais qu'elle figure dans la loi, mais est-ce en raison de la concurrence avec l'industrie du camionnage? Quelle en est la raison?

M. Waite : C'est une préoccupation de l'industrie du camionnage qui l'explique, je crois. Fait étonnant, ce sont eux qui y recourent maintenant. Très intéressant. Ce sont eux qui veulent se servir de ces conteneurs. Clarke Transport et TransX veulent ces conteneurs. Ceux-là mêmes que nous essayons de protéger les veulent maintenant. La situation a changé radicalement.

Le sénateur Dawson : Dois-je comprendre que nous ne siégeons pas demain, ce qui veut dire que nous allons parler du rapport préliminaire d'Industrie Canada sur les frais d'utilisation aujourd'hui, ou est-ce que c'est remis?

Le vice-président : J'aimerais que nous nous en occupions aujourd'hui, de façon à nous libérer de cette tâche et à ne pas avoir à nous réunir mercredi. Sinon, nous devons nous rencontrer mercredi. Voilà qui devrait vous inciter à vouloir vous en occuper dès maintenant.

Le sénateur Dawson : C'était mon objectif.

Le sénateur Merchant : Nous, les gens des Prairies, nous intéressons à deux choses. Premièrement, nous nous intéressons aux ports intérieurs. Où se trouvent les principales installations où on effectue le transbordement des conteneurs, de train à train ou de train à camion, dans les réseaux du CN et du CP? Deuxièmement, seriez-vous en faveur de la création d'un port logistique intérieur? Y a-t-il quelque chose que le gouvernement fédéral puisse faire pour jouer un rôle dans la concrétisation de ce projet? Avez-vous une idée d'un bon endroit pour construire ce port? Je ne vais pas vous dire où je veux en venir avant que vous ayez répondu à ma question.

M. Waite : J'ai participé à de nombreuses réunions et séances portant sur les terminaux à conteneurs intérieurs. De toute évidence, on s'y intéresse beaucoup ces derniers temps, surtout dans les Prairies.

L'une des choses que les gens doivent comprendre, c'est l'économie des conteneurs. Ce n'est pas le CN qui décide où vont les conteneurs; ceux-ci appartiennent à l'entreprise de navigation. C'est cette entreprise qui choisit où elle veut envoyer ses conteneurs. Vous avez entendu tout à l'heure M. Minello dire que, en règle générale, ces entreprises veulent envoyer leurs conteneurs en Asie, parce que c'est là-bas qu'elles font de l'argent. Elles ne font pas d'argent avec un chargement de céréales de 600 \$ qui part de Regina ou Moose Jaw, lorsqu'elles ne savent même pas si le conteneur va pouvoir revenir à l'endroit où elles souhaiteraient qu'il revienne. Le conteneur peut se retrouver quelque part en Chine, où il peut rester pendant encore trois ou quatre semaines de chargement et de déchargement. Il y a beaucoup de facteurs à considérer, en ce qui concerne les ports à conteneurs.

We are not opposed to loading a container in the Prairies; we think it is great. We need to find a way to make it work for the steamship lines such that they want their boxes repositioned into Regina, Moose Jaw, Saskatoon, and so on. That has been the challenge. It is as simple as that. We have no issue with it. We have terminals in Saskatoon. We would prefer Saskatoon; that would work better for us. CP would probably refer Regina because of the nature of their network. When it comes to intermodal, you want the terminal to be as close as humanly possible to your core network and not a secondary line. Intermodal runs basically on the 401. We do not go to the out-of-the way places on secondary lines, although I have had some. For example, there is Rouyn-Noranda — not that I have anything against that place. It is beautiful. It is a great place to smelt copper, zinc and lead, but it is not where you would want a container terminal.

Mr. Minello: I echo the same sentiments. In all business decisions there must be a rational business case to put in a new intermodal facility. We run a hub and spoke approach to things. We have terminals in Regina and in Saskatoon. We are already trying to develop a more efficient system—having little satellite terminals everywhere will increase car cycle times. It is not as efficient as a system with a hub and spoke approach.

The lines must make money and we are just the movers of their containers. If they can make money, then the containers will be delivered and if they cannot make money, then the containers will have a hard time being delivered. It is basic economics.

Senator Merchant: What about the difficulties with accessing empty containers in the Prairies? I would imagine that for specialized containers with high-value contents you will start surcharging. What will happen to our products?

Mr. Minello: Access to those containers is a function of the lines wanting those containers to be there. For example, we deal with Hapag-Lloyd Container Line, which is the fifth largest line in the world. They have an ongoing project to see more of their containers move into the Prairies, and we are facilitating that. Other lines look at their economics and would rather send their containers empty all the way back to Vancouver so they can get the head-haul move from Asia. First, they spin cycle their assets more quickly; second, they need fewer containers to run their operations because of the first; and third, in their economic rationale they are making more money doing it that way.

We are the carriers and we take the orders. They will say, give me 20 containers to Saskatoon so we move 20 containers to Saskatoon. We cannot control where the containers go because it

Nous ne sommes pas contre le fait de charger des conteneurs dans les Prairies; nous pensons que c'est une excellente chose. Nous devons trouver un moyen de faire en sorte que les entreprises de navigation souhaitent voir leurs conteneurs relocalisés à Regina, Moose Jaw, Saskatoon et ainsi de suite. C'est ce qui pose problème jusqu'à maintenant. C'est aussi simple que ça. Nous n'avons rien contre. Nous disposons de terminaux à Saskatoon. Nous préférons Saskatoon; ce serait plus simple pour nous. Le CP préférerait probablement Regina, vu la nature de son réseau. Lorsqu'il s'agit de transport intermodal, on veut que le terminal soit le plus près possible du réseau principal, et non d'une ligne secondaire. Le transport intermodal se fait essentiellement le long de la 401. Nous ne nous rendons pas dans des endroits éloignés, sur des lignes secondaires, même si ça m'est arrivé parfois. Il y a par exemple Rouyn-Noranda — je n'ai rien contre l'endroit. C'est beau, là-bas. C'est un bon endroit pour faire la fusion du cuivre, du zinc et du plomb, mais ce n'est pas le lieu tout indiqué pour un terminal à conteneurs.

M. Minello : Je suis du même avis. Pour toute décision d'ordre commercial, il faut présenter une analyse de rentabilisation justifiant la construction de nouvelles installations intermodales. Nous gérons un réseau en étoile. Nous avons des terminaux à Regina et à Saskatoon. Nous essayons déjà d'élaborer un système plus efficace — avoir de petits terminaux satellites un peu partout fait augmenter la durée de rotation des wagons. Ce n'est pas une gestion aussi efficace que la question en étoile.

Les lignes doivent être rentables, et nous ne faisons que déplacer les conteneurs des entreprises de navigation. Si celles-ci arrivent à faire de l'argent, alors les conteneurs arrivent là où ils doivent arriver, mais si elles ne font pas d'argent, les conteneurs arrivent plus difficilement à destination. C'est un principe économique de base.

Le sénateur Merchant : Qu'en est-il du problème de l'accès à des conteneurs vides dans les Prairies? J'imagine que vous allez commencer à exiger des frais supplémentaires pour les conteneurs spécialisés et utilisés pour le transport de marchandises de grande valeur. Que va-t-il advenir de nos produits?

M. Minello : L'accès aux conteneurs dépend de la volonté des entreprises qu'ils se trouvent là ou non. Nous faisons par exemple affaire avec Hapag-Lloyd Container Line, qui est la cinquième entreprise du secteur en importance dans le monde. Cette entreprise a pour projet d'envoyer davantage de conteneurs dans les Prairies, et nous participons à ce projet. D'autres entreprises envisagent les choses du point de vue économique et préfèrent renvoyer leurs conteneurs vides à Vancouver, de façon à pouvoir les placer sur un bateau qui retourne en Asie. Premièrement, cela leur permet d'accélérer la rotation de leurs conteneurs; deuxièmement, elles ont ainsi besoin de moins de conteneurs pour effectuer les mêmes activités, et, troisièmement, elles justifient cette façon de faire par l'argument économique, puisqu'elles font davantage d'argent ainsi.

Nous sommes les transporteurs, et nous prenons les commandes. Les entreprises qui possèdent les conteneurs nous demandent par exemple 20 conteneurs à Saskatoon, alors nous

is up to the line. Obviously, it is up to the people paying for the service to work out an economic scenario that makes sense for everyone.

Mr. Waite: The other thing we try to do to help the lines reposition the containers into places like Regina and Saskatoon is through domestic reload. Once again, you are limited to the consumption area of Saskatoon or Regina. That is the upper limit, which means that I could put 200 containers a week there using my partners, the trucking companies, or Kraft or Nabisco, but that is the extent of it. I can make those containers available in places like Saskatoon or Regina. It is not that we are not trying because we are trying.

Mr. Minello: You must remember that most of the containers in the Prairies are specialty containers. The domestic business runs in 40-foot containers and the specialty grain containers are only 20 feet long. The mix of containers is different as well and it becomes complicated.

Senator Dawson: Mr. Waite, you mentioned that you built the church for Easter. We heard about the sharing of railway capacities and more exchanges because you operate 24/7. At times, you still have rail capacity that your "competitor" could use.

Is there any way we can encourage the government to loosen up regulations and encourage modifications to make it easier for you to share capacity. We have heard complaints about the dual monopolies. In some markets, you're operating alone and in some you operate within a competitive environment, of which Montreal is a good example. When they appeared before the committee, they said that they like having both of you there because it keeps both of you in a competitive environment. If one performance weakens, the competition will get the business.

Are there regulations that stop you from doing that more and what could we recommend? On the issue of the one-way or one-time container could you suggest relevant wording for our report that would address the issue in a specific way, either the bill or the regulation to which it applies. We would appreciate some support from you on that. It seems to be a consensus but if the rule is not being changed and everyone thinks it should be changed, then we will try to change it as quickly as possible.

Mr. Waite: It comes down to harmonizing our cabotage rules with the American cabotage rules.

Senator Dawson: I would appreciate your help with that in the document.

transportons 20 conteneurs à Saskatoon. Nous ne pouvons décider de l'endroit où vont les conteneurs, parce que cette décision relève de l'entreprise qui les possède. Évidemment, c'est aux gens qui paient pour le service de trouver un scénario économique qui ait du sens pour tous.

M. Waite : L'autre chose que nous essayons de faire pour aider les entreprises à relocaliser leurs conteneurs dans des endroits comme Regina et Saskatoon, c'est de charger des produits faisant l'objet d'un rappel au pays. Encore une fois, on est limité au bassin de consommation de Saskatoon ou de Regina. C'est la limite supérieure, c'est-à-dire que je pourrais utiliser 200 conteneurs par semaine là-bas à l'aide de mes partenaires, les entreprises de camionnage, ou encore Kraft ou Nabisco, mais c'est tout. Je peux faire en sorte que les conteneurs soient là, dans des endroits comme Saskatoon ou Regina. Ce n'est pas faute d'essayer que nous ne réussissons pas.

M. Minello : Vous devez vous rappeler le fait que la plupart des conteneurs qui se trouvent dans les Prairies sont des conteneurs de spécialité. Au pays, on emploie habituellement des conteneurs de 40 pieds, tandis que les conteneurs utilisés spécialement pour les céréales n'ont que 20 pieds de long. Le mélange de conteneurs est aussi différent, et les choses deviennent compliquées.

Le sénateur Dawson : Monsieur Waite, vous avez dit avoir construit une église juste pour Pâques. Nous avons entendu parler du partage des capacités ferroviaires, et de la multiplication des échanges, puisque vos activités se déroulent 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il arrive parfois que vous ayez encore des capacités que votre « concurrent » pourra utiliser.

Y a-t-il une façon pour nous d'encourager le gouvernement à rendre le règlement plus souple et de favoriser des modifications qui rendront le partage des capacités plus facile pour vous? Nous avons entendu des plaintes au sujet du duopole. Sur certains marchés, vous êtes seul, et sur d'autres, vous êtes en concurrence, ce dont Montréal est un bon exemple. Lorsque les gens de Montréal ont comparu devant le comité, ils ont dit aimer le fait que les deux entreprises soient présentes à Montréal, parce qu'elles se trouvent ainsi dans un milieu compétitif. Si le rendement de l'une des deux entreprises diminue, c'est l'autre qui reprend les affaires.

Y a-t-il des règlements qui vous empêchent de faire davantage de choses, et que pourrions-nous recommander? En ce qui concerne les conteneurs qui ne font le voyage que dans un sens ou qu'on utilise une seule fois, pourriez-vous proposer une formule pertinente pour notre rapport, qui nous permettrait d'aborder la question de façon précise, par rapport au projet de loi ou au règlement auquel cela s'applique. Nous aimerions avoir votre aide pour cela. Il semble y avoir consensus, mais si la règle n'est pas modifiée et que tout le monde pense qu'elle devrait l'être, alors nous allons essayer de la modifier le plus rapidement possible.

M. Waite : La question se résume à l'harmonisation de nos règles de cabotage avec celles des Américains.

Le sénateur Dawson : J'aimerais avoir votre aide à cet égard, pour ce qui est du document.

Mr. Minello: We will send suggestions to the committee.

Mr. Waite: In terms of co-production, we are talking everyday about other areas where we can co-produce. This is a hot topic. If there is an opportunity to do more, we will do it. Hunter made reference recently to the fact that we are still looking at other opportunities. It is working well now and we are very happy with it. As you know, if one of us has a rail outage, we can run on the other's railroad. There is a good working relationship when it comes to co-production. I do not know if that was the case 15 years ago. In those days, we could not agree on the time of day, but it has changed in the last few years. Nothing jumps to mind in terms of specific legislation.

Mr. Buggs: In terms of planning, there is no regulation prohibiting us from doing that. Relative to the infrastructure planning that we talked about before, these are the kinds of things that would be factored into that so that we have corridors laid out and CN and CP can have efficient access to ports in a friendly way with the communities.

Senator Dawson: In Vancouver, some of the port people said that you did not seem to have contingencies for winter weather conditions. Complaints against the railways in winter will always happen in Canada. Could part of that be done with better cooperation between both of you, while ensuring that we do not put in any obstacles?

Mr. Waite: As I mentioned in my comments, it is a team sport. We all have to work together, especially when we have the kind of winter just past. Mr. Minello called it a "winter from hell," and it was darned close to that. Just about everything that could go wrong did go wrong, whether high winds, snow, washouts or mudslides. Contrary to popular belief, we have contingency plans. Mr. Minello talked about the extra cars that he brought on locomotives and we staged cars in anticipation of the January weather, when we know we will have issues. We strategically stage cars in Eastern or Western Canada to provide for that. Sometimes you just cannot account for a three- or four-day high-wind or mudslide outage that makes it impossible to load, although the containers keep coming. We work closely with CP when these challenges arise but they only have so many windows when they can allow us to run our trains and the reverse is true, so we try to coordinate.

Mr. Mackey: One major thing that governments could do is take a careful look at the question of land use planning. When we look across the country at where we have community relationship problems, we see that there are not as many in Ontario as there are in B.C. Why is that? Ontario has a specific set of land use

M. Minello : Nous allons faire parvenir nos suggestions au comité.

M. Waite : En ce qui concerne la coproduction, nous discutons tous les jours d'autres domaines dans lesquels nous pourrions effectuer une coproduction. C'est un sujet chaud. Si la possibilité existe de faire plus de choses, nous allons le faire. Hunter parlait récemment du fait que nous envisageons encore d'autres possibilités. À l'heure actuelle, la coproduction fonctionne bien, et nous en sommes contents. Comme vous le savez, si l'une des deux sociétés a un problème de voies ferrées, elle peut utiliser celles de l'autre société. Nous entretenons une bonne relation de travail au chapitre de la coproduction. Je ne sais pas si c'était le cas il y a 15 ans. Nous n'arrivions pas à nous entendre, mais la situation a changé au cours des dernières années. Rien ne me vient à l'esprit en ce qui concerne une loi précise.

M. Buggs : En ce qui concerne la planification, aucun règlement ne nous empêche de faire ce que vous avez dit. Par rapport à la planification de l'infrastructure dont nous avons parlé auparavant, c'est le genre de chose dont il faudrait tenir compte pour que nous puissions tracer des corridors et que le CN et le CP puissent avoir accès de façon efficace aux ports tout en respectant les collectivités avoisinantes.

Le sénateur Dawson : À Vancouver, certains des représentants du port ont dit que vous ne semblez pas disposer de moyens pour faire face aux conditions hivernales. Il y a toujours des plaintes concernant les sociétés ferroviaires et l'hiver au Canada. Pourrait-on régler en partie le problème grâce à une meilleure collaboration entre les deux sociétés ferroviaires, tout en nous assurant de ne pas créer d'obstacles?

M. Waite : Comme je l'ai dit dans mon exposé, c'est un sport d'équipe. Nous devons tous travailler ensemble, surtout lorsque nous avons un hiver comme le dernier. M. Minello a parlé d'un « hiver infernal », et c'était pas mal proche de ça. À peu près tout ce qui pouvait arriver de pire est arrivé, les grands vents, la neige, les affouillements et les glissements de terrain. Contrairement à la croyance populaire, nous avons des plans d'urgence. M. Minello a parlé des wagons supplémentaires qu'il a apportés à l'aide de locomotives, et nous avons réservé des wagons en prévision des conditions météorologiques du mois de janvier, qui est un mois où nous savons que nous allons faire face à des problèmes. Nous positionnons les wagons de façon stratégique dans l'est ou dans l'ouest du pays pour prévenir ces problèmes. Il arrive parfois qu'il soit impossible de tenir compte de forts vents qui durent trois ou quatre jours ou d'un glissement de terrain qui rend le chargement impossible, même si les conteneurs continuent d'arriver. Nous travaillons en étroite collaboration avec le CP lorsque ces problèmes surviennent, mais il n'y a qu'un nombre limité de plages horaires dans lesquelles le CP peut nous permettre de faire rouler nos trains, et l'inverse est aussi vrai, alors nous essayons de nous coordonner.

M. Mackey : Une chose importante que le gouvernement pourrait faire, c'est d'étudier soigneusement la question de l'aménagement du territoire. Lorsque nous examinons les endroits du pays où il y a des problèmes dans nos relations avec les collectivités, nous constatons qu'il n'y en a pas autant en

planning guidelines that municipalities, us and everyone in the business is required to follow when considering expansion, rail lines and production, et cetera. Therefore, community problems or issues are dealt with up front, which is where they should be dealt with.

Unfortunately, most provincial jurisdictions do not have such guidelines and it is more of a free-for-all. We have seen some pretty irresponsible planning decisions being made at the community level across the country. If we are to make co-production work and run longer trains, which are critical to the future economic welfare of the country, then land use needs to become a more important part of the front end of the process and that requires public policy discipline.

Senator Munson: The committee heard that mega vessels are coming online soon, as you talked about, and increasing capacity dramatically. Witnesses representing shippers from British Columbia and Saskatchewan told the committee that exporters in their regions were having a great deal of difficulty accessing empty containers for their forest product and agricultural shipments. Might the situation improve for Canadian shippers if shipping rates fell dramatically, as more container vessel capacity is pressed into service?

Mr. Minello: If I heard you correctly, if shipping rates fell?

Senator Munson: Yes, go down — would it make it dramatically cheaper?

Mr. Minello: The economics are such that the line must make a dollar moving those containers inland. If the rates fall, in my opinion, they would avoid that inland terminal and move it directly to Asia, if they could.

The shipping line business works in cycles. When they make money — and I have been around for 10, 12 years now — they build ships in groups. They do not build just one ship; they build six, eight or 10 and they normally come online back to back. Last year and the year before were not such great years for them, but as the capacity and the demand meet up, they start making money again.

If the prices fall on the ocean side, normally it is bad news for inland locations. I was not being facetious when I asked what you meant; I was just trying to understand the comment.

Senator Munson: Is that a shared view?

Mr. Mackey: Yes.

Ontario qu'en Colombie-Britannique. Pourquoi en est-il ainsi? L'Ontario a un ensemble de lignes directrices en matière d'aménagement que les municipalités, nous et tous les intervenants du secteur doivent suivre lorsqu'ils envisagent de prendre de l'expansion, de construire des voies ferrées, de lancer la production, et cetera. Ainsi, les problèmes liés aux collectivités sont réglés dès le départ, ce qui est le bon moment pour le faire.

Malheureusement, la plupart des provinces n'ont pas ce genre de lignes directrices, et c'est un peu plus chaotique. Nous avons vu des collectivités du pays prendre des décisions plutôt irresponsables en matière d'aménagement. Si nous devons faire fonctionner la coproduction et faire rouler des trains plus longs, ce qui sera essentiel à la prospérité du pays, alors il faut que l'aménagement du territoire devienne une partie plus importante du début du processus, et cela exige des politiques publiques rigoureuses.

Le sénateur Munson : Le comité a entendu dire que des navires géants allaient commencer à circuler bientôt, comme vous l'avez dit, ce qui va faire augmenter la capacité de façon spectaculaire. Des témoins représentant les expéditeurs de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan, ont dit devant le comité que les exportateurs de leurs régions avaient beaucoup de difficulté à trouver des conteneurs vides pour expédier leurs produits forestiers et agricoles. La situation va-t-elle s'améliorer pour les expéditeurs du Canada si les coûts d'expédition chutent, avec l'entrée en service d'un nombre accru de porte-conteneurs?

M. Minello : Ai-je bien compris? Vous avez dit : si les coûts d'expédition chutent?

Le sénateur Munson : Oui, s'ils diminuent — est-ce que ce serait beaucoup moins cher?

M. Minello : Selon les principes économiques, l'entreprise doit tirer profit du déplacement des conteneurs en question à l'intérieur du pays. Si les coûts chutent, à mon avis, les entreprises vont éviter les terminaux intérieurs et s'en aller directement en Asie, si elles peuvent le faire.

Le secteur du transport maritime suit des cycles. Lorsque les entreprises font de l'argent — et je suis là-dedans depuis 10 ou 12 ans maintenant — elles construisent des navires par groupes. Elles ne construisent pas un seul navire; elles en construisent six, huit ou dix, et ces navires entrent habituellement en service l'un à la suite de l'autre. L'an dernier n'a pas été une très bonne année pour ces entreprises, comme l'année précédente, mais lorsque la capacité et la demande arrivent à la même hauteur, elles recommencent à faire de l'argent.

Si les prix chutent sur les océans, c'est habituellement une mauvaise nouvelle pour les activités qui se font à terre. Ce n'était pas pour faire une blague que je vous ai demandé ce que vous vouliez dire; j'essayais tout simplement de comprendre votre observation.

Le sénateur Munson : Ce point de vue est-il partagé?

M. Mackey : Oui.

Mr. Waite: One of the things you hear often these days in talking to these large steamship lines is that they do not want to move their boxes inland. They would just as soon deal with the local market. They call Los Angeles-Long Beach and discharge that entire vessel there. They love that; they prefer not to have the box move inland at all. In fact, Maersk has been talking about putting a surcharge on for inland movements. They just do not want to move it inland.

Senator Munson: What is your view on where the markets for the mega ships will be, and why?

Mr. Minello: Europe and Asia are natural markets for the large ships. The 12,000 TEU vessel that is on board now, the Maersk vessel, is in the Europe-Asia trade, which is the major trade link. Normally what happens is once you get those vessels up and running, you cascade your smaller ones to Los Angeles-Long Beach. It will have eight 10,000 TEU ships; Vancouver will see probably six 8,000 TEU ships. The local market you are servicing drives that decision-making process.

Senator Munson: The committee has heard that inspecting containers at origin is a more efficient way to manage security concerns than inspecting them upon arrival at their destination. In addition, many witnesses have said that the U.S. will determine global container security requirements in the future.

What security measurements are in place for containerized rail shipments; and do you anticipate that major changes to security requirements will affect your operations in the coming years?

Mr. Mackey: Unlike many modes of transportation, if you are talking about containers going to the U.S., essentially 100 per cent of them are screened through a system called VACIS. That has been true for quite some time.

The other thing that has been true for quite some time, unlike trucking, is that the electronic e-manifest systems that are being talked about these days have been a standard procedure on the rail side for some time. All rail operators in Canada who move freight back and forth across the Canada-U.S. border are both qualified under the U.S. e-manifest system and under the Canadian e-manifest system; it is called ACE up here and C-TPAT in the United States.

Our border security vis-à-vis the U.S. is very good. Frankly, it is a significant competitive advantage to us at the moment when people are looking at moving freight across the border. We can move a train across the border in a space of literally minutes. If you took the equivalent freight and tried to move it by truck across the border, I do not know how many hours it would take.

M. Waite : L'une des choses qu'on entend souvent dire lorsqu'on discute avec les représentants de ces grandes entreprises de navigation, c'est qu'elles ne veulent pas envoyer leurs conteneurs à l'intérieur des terres. Elles préfèrent faire des affaires sur le marché local. Elles passent un coup de fil à Los Angeles-Long Beach et déchargent tout le navire là-bas. Elles adorent ça; elles préfèrent ne pas avoir à envoyer les conteneurs à l'intérieur des terres du tout. En fait, Maersk a parlé d'imposer des frais supplémentaires pour les déplacements intérieurs. L'entreprise ne veut tout simplement pas envoyer ces conteneurs sur le continent.

Le sénateur Munson : À votre avis, quels seront les marchés des navires géants, et pourquoi?

M. Minello : L'Europe et l'Asie sont des marchés naturels pour des grands navires. Le navire de 12 000 EVP qui circule à l'heure actuelle, le navire de Maersk, circule entre l'Europe et l'Asie, ce qui est la principale voie commerciale. Habituellement, ce qui se passe, c'est que, une fois que ces navires sont en service, on envoie les plus petits à Los-Angeles-Long Beach. Il y aura là-bas huit navires de 10 000 EVP; Vancouver va probablement en recevoir six de 8 000 EVP. C'est le marché local que vous servez qui est le moteur du processus décisionnel.

Le sénateur Munson : Le comité a entendu dire que d'inspecter les conteneurs à l'origine est plus efficace, sur le plan de la gestion des préoccupations pour la sécurité, que de les inspecter à l'arrivée. En outre, beaucoup de témoins ont dit que ce sont les États-Unis qui vont définir les exigences mondiales en matière de sécurité des conteneurs dans l'avenir.

Quels sont les indicateurs de sécurité qui existent pour les envois conteneurisés par train, et prévoyez-vous que d'importantes modifications des exigences de sécurité toucheront vos activités au cours des années à venir?

M. Mackey : Contrairement à de nombreux autres moyens de transport, si vous parlez de conteneurs qu'on envoie aux États-Unis, ces conteneurs font essentiellement tous l'objet d'un contrôle dans le cadre d'un système appelé VACIS. C'est le cas depuis passablement de temps.

L'autre chose qui est vraie depuis passablement de temps, c'est que, contrairement au transport routier, le transport ferroviaire suit une procédure normalisée dans le cadre des systèmes de manifestes électroniques dont on parle ces jours-ci. Tous les exploitants du réseau ferroviaire du Canada qui transportent des marchandises d'un côté et de l'autre de la frontière canado-américaine sont inscrits aux systèmes américain et canadien de manifestes électroniques. Il s'agit du programme ACE au Canada et du C-TPAT aux États-Unis.

La sécurité de notre frontière avec les États-Unis est très bien assurée. Franchement, c'est un avantage concurrentiel important pour nous lorsque les gens veulent transporter du fret de l'autre côté de la frontière. Nous pouvons faire passer un train de l'autre côté de la frontière en quelques minutes seulement. Si vous preniez les mêmes marchandises et essayiez de les transporter par camion de l'autre côté de la frontière, je ne sais pas combien d'heures cela prendrait.

Senator Munson: What do you make of the argument of inspection at origin?

Mr. Mackey: We support inspection at origin as the right way to do it. We believe in certified shippers and freight forwarders as the efficient way to do it. If you try to interrupt the flow, as was said earlier, once it gets into the system, you are introducing very significant inefficiencies into the process. To the degree to which you can deal with the security issue at the front end, it should be done. That is not always possible, depending on the origin of the freight, but in many cases it is possible.

Senator Eyton: We are learning as we go along, and one of the things is that we are dealing with the situation of impossible growth. We have manufacturing shifting significantly to Asian countries, in particular — China, India and other parts of Asia — as well as other parts of the developing world. There is a chart here on page 5 of one of the handouts we got today that shows the growth of container traffic. If you look at that curve, there is a tremendous challenge.

To both CN and CP, what does freight represent of the overall revenue of the two companies? What does container traffic represent as a percentage of overall freight and what are the trend lines?

Mr. Waite: In CN's case, as I mentioned, we are \$1.5 billion of the \$7-odd billion of CN's revenues; 20 per cent of the revenue is containerized freight. It is growing double digit.

Senator Eyton: I wanted overall freight first, and then containers second — as a percentage of overall freight.

Mr. Waite: It is 20 per cent. In terms of growth, the rest of the company is probably growing at around 4 per cent or 5 per cent; intermodal is double digit — 11 per cent to 13 per cent — but basically double digit. Some of that is coming at the expense of the stuff that formerly moved in boxcars or hopper cars. It is an ongoing process, it seems. Shippers want smaller order lots and more frequent orders, so it lends itself to containers. We are seeing some of that, too — some cannibalism from the carload world into containers.

Mr. Minello: At CP, intermodal is 29 per cent of the total revenues; it is about \$1.3 billion. It is the fastest growth sector in our business. It is growing at close to double-digit rates every year. That is why we are preparing for that growth.

Le sénateur Munson : Que pensez-vous de l'argument en faveur de l'inspection à l'origine?

M. Mackey : Nous sommes en faveur de l'inspection à l'origine, puisqu'il s'agit selon nous de la bonne façon de faire les choses. Nous croyons que, ce qui est efficace, c'est d'avoir recours à des expéditeurs accrédités et à des transitaires. Si vous essayez d'interrompre le mouvement, comme on l'a dit plus tôt, une fois que les marchandises sont dans le système, vous faites en sorte qu'il y ait un très grand manque d'efficacité dans le processus. Dans la mesure où il est possible de régler les questions de sécurité dès le départ, on devrait le faire. Ce n'est pas toujours possible, en fonction de l'origine de la marchandise, mais c'est possible dans de nombreux cas.

Le sénateur Eyton : Nous apprenons des choses au fur et à mesure de nos discussions, et l'une des choses que nous avons apprises, c'est que nous sommes confrontés à une situation dans laquelle la croissance est impossible. La fabrication se fait de plus en plus dans les pays asiatiques — surtout en Chine, en Inde et dans d'autres régions de l'Asie —, ainsi que dans certains autres pays en développement. Il y a un tableau, à la page 5 de l'un des documents que nous avons reçus aujourd'hui, qui montre la croissance du trafic conteneurisé. Si vous jetez un coup d'œil sur cette courbe, vous verrez que nous faisons face à un défi énorme.

Pour le CN et pour le CP, quelle est la part des recettes globales qui a trait au fret? Quelle est la proportion de fret conteneurisé, par rapport au fret total, et quelles sont les tendances?

M. Waite : Dans le cas du CN, comme je l'ai mentionné, c'est maintenant 1,5 milliard de dollars, sur des recettes totales de quelque sept milliards de dollars; 20 p. 100 des recettes proviennent du fret conteneurisé. Le taux de croissance est supérieur à 10 p. 100.

Le sénateur Eyton : Je voulais savoir quelle était la proportion du fret dans l'ensemble d'abord, puis de ce qui est conteneurisé ensuite par rapport au fret total.

M. Waite : C'est 20 p. 100. En ce qui concerne la croissance, le reste de l'entreprise connaît probablement un taux de croissance de 4 ou 5 p. 100; le transport intermodal, un taux de croissance supérieur à 10 p. 100 de 11 à 13 p. 100. Une partie de cette croissance se fait aux dépens de ce qu'on transportait auparavant dans des wagons couverts ou dans des wagons-trémies. Il semble que c'est un processus qui est toujours en cours. Les expéditeurs veulent faire transporter moins de marchandises, mais plus souvent, ce qui se prête mieux aux conteneurs. Nous voyons ça se produire un peu, aussi — une partie de ce qui était auparavant transporté dans des wagons est maintenant transporté dans des conteneurs.

M. Minello : Au CP, le transport intermodal compte pour 29 p. 100 des recettes totales, c'est-à-dire pour environ 1,3 milliard de dollars. C'est le secteur de notre entreprise dont la croissance est la plus rapide. Le taux de croissance est de près de 10 p. 100 par année. C'est la raison pour laquelle nous nous préparons à cette croissance.

We are investing. We put in 6,500, double-stack cars since 2002. We brought on 500 locomotives; we trained over 1,500 crews to handle specifically the intermodal business.

Senator Eyton: I see it simplistically; I do not have the knowledge that you have. However, I see the newly emerging manufacturing companies getting larger and more important; I see more and bigger ships bringing more of this product to ports; I see ports that, however you cut it, are limited. They can add capacity and do things a little smarter, but they are limited.

I see railways in much the same way. You have railway lines and you can do things a little smarter and better, but you are also limited as well. Given the kind of growth we see in the graphs, and that you talked about, there is a challenge.

One of the challenges is to try to grow to meet that additional demand. You have talked about that, but it seems to be limited. The other way is to ration with freight rates. Could you comment on what has happened to freight rates, particularly for containers because that is what we are looking at, and what are the trend lines? Let us take the rates from Vancouver to Winnipeg. What is happening for a delivered container FOB Winnipeg?

Mr. Minello: I will just touch on a few things. First, there is a challenge, but CP VPA, Vancouver Port Authority, and the marine terminal operators out there, see these as opportunities. This is why we are investing billions of dollars to make sure that we always stay ahead of the growth curve and this is why, once Terminal 2 and Berth 3 are complete; you are basically doubling the total capacity at Vanterm and Deltaport right now. We will stay ahead of the growth curve as long as we continue to invest and have the proper regulatory environment.

Senator Eyton: I am talking about the cost of delivering a container, Vancouver to Winnipeg. What was it last year and this year and what are the trend lines?

Mr. Minello: As Mr. Waite mentioned, intermodal, we never had a problem bringing on business. The business was there; it was always available. The challenge was to make it profitable, to make it a capital investment-grade business. We have done that now. Over the last couple of years, we have raised our rates in order to pay for the \$180-million expansion of the railcars and the locomotives. Our rates have increased 4 per cent or 5 per cent over the last four years, which is the norm in the industry. We make no bones about it; we need the money to pay for the investment we are generating.

Nous investissons. Nous avons ajouté 6 500 wagons à deux niveaux de chargement depuis 2002. Nous avons mis en service 500 locomotives de plus. Nous avons formé plus de 1 500 employés précisément pour le transport intermodal.

Le sénateur Eyton : J'ai un point de vue simpliste sur la chose; je n'ai pas les connaissances que vous avez. Cependant, je vois que les nouvelles entreprises de fabrication prennent de l'expansion et deviennent plus importantes; je vois des bateaux plus nombreux et plus gros transporter plus de produits vers les ports; je vois des ports qui, peu importe comment on envisage la question, sont limités. Ils peuvent augmenter leur capacité et faire les choses de façon un peu plus intelligente, mais ils sont limités.

Je vois les sociétés ferroviaires à peu près de la même façon. Vous disposez de voies ferrées, et vous pouvez faire les choses un peu mieux et de façon un peu plus intelligente, mais vous êtes aussi limités. Compte tenu de la croissance que nous montrent les tableaux, et dont vous avez parlé, il y a un défi à relever.

L'un de ces défis, c'est d'essayer de prendre de l'expansion pour être en mesure de répondre à la demande supplémentaire. Vous en avez parlé, mais ça semble être limité. L'autre façon de régler le problème, c'est de faire un contingentement à partir du tarif-marchandises. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de ce qui s'est produit à ce chapitre, surtout en ce qui concerne les conteneurs, parce que c'est là-dessus que nous nous penchons, et quelles sont les tendances? Prenons par exemple les tarifs pour le transport de Vancouver à Winnipeg. Quelle est la situation actuelle pour un conteneur livré FAB à Winnipeg?

M. Minello : Je ne vais dire que quelques mots sur deux ou trois choses. Premièrement, il y a un défi à relever, mais le CP, la VPA, la Vancouver Port Authority et les exploitants de terminaux portuaires qui sont là-bas y voient des occasions. C'est la raison pour laquelle nous investissons des milliards de dollars pour nous assurer de toujours être en avance sur la croissance, et pour laquelle, une fois que le terminal 2 et le poste 3 seront prêts — on double essentiellement la capacité totale de Vanterm et de Deltaport. Nous allons devancer la croissance tant et aussi longtemps que nous allons continuer d'investir et d'évoluer dans un contexte réglementaire adéquat.

Le sénateur Eyton : Je parle du coût de transport d'un conteneur de Vancouver à Winnipeg. Quel était ce coût l'an dernier, quel est-il cette année, et quelles sont les tendances?

M. Minello : Comme M. Waite l'a mentionné, dans le cas du transport intermodal, nous n'avons jamais eu de problèmes d'achalandage. Il y a toujours eu une demande. Le défi, c'était de rendre le secteur rentable, d'en faire un secteur pouvant justifier les investissements de capitaux. C'est chose faite maintenant. Au cours des deux ou trois dernières années, nous avons haussé nos tarifs pour récupérer les 180 millions de dollars que nous avons investis dans des wagons et des locomotives. Nous avons haussé nos tarifs de 4 à 5 p. 100 au cours des quatre dernières années, ce qui est normal dans le secteur. Nous ne faisons pas de mystère à ce sujet : nous avons besoin d'argent pour payer les investissements que nous faisons.

Senator Eyton: Give me an example of a container from Vancouver to Winnipeg. What did it cost two years ago and now?

Mr. Minello: Two years it probably cost \$1,500, \$1,600; now it is maybe \$1800, \$1900.

Senator Eyton: Is that increase similar at CN?

Mr. Waite: Our pricing strategy at CN has been pedestrian. We would rather make a little for a long time. Our rate increases have been 3 per cent or 4 per cent for the last four or five years. We did not have a lot of legacy deals. You might have read where you have seen staggering increases in the U.S. on intermodal. What would happen is the UP would sign a deal with Costco or some large ocean carrier for 10 years with very few escalations, if any. When these deals came due, there was a huge hit.

We at CN do not have long-term contracts. The longest contract we have is probably three years. There are escalations built in based on a cost of living or some index.

You were talking about the growth and concerns relative to the infrastructure. We are lucky: we have this beautiful place called Prince Rupert that on October 1 will open up capacity for 500,000 TEUs and by 2010, 2 million TEUs. We have Melford and Halifax. Halifax has the ability to double in size without any investment at all. We have Melford that can do 2 million by 2011. We are positioned well. I look at New Orleans, Mobile and Gulfport and all those ports are empty. I could run 20 trains a day between Chicago and New Orleans if I wanted to. There are many opportunities in our network to seize the day. I am not concerned at all.

Senator Eyton: You do not see a crunch, say, 10 years out?

Mr. Waite: I do not.

Mr. Minello: That is why we are working together, to stay ahead of the curve.

Mr. Waite: As long as we can deal with the environmental issues, stage two of Prince Rupert. Stage two of Prince Rupert takes you to 4 million TEUs, but there will be challenges there in terms of the environment, et cetera; we must be cognizant and to the extent we can accelerate that processes, I think we need to take a long look at that.

Mr. Buggs: The exception is the Port of Vancouver. The other ports have capacity, but there are issues with the Port of Vancouver, where clearly much of the traffic wants to go for economic reasons. We have many people, many private enterprises and government bodies working to develop a plan,

Le sénateur Eyton : Donnez-moi l'exemple d'un conteneur transporté de Vancouver à Winnipeg. Quel était le coût du transport il y a deux ans, et quel est-il maintenant?

M. Minello : Il y a deux ans, c'était probablement 1 500 ou 1 600 \$; maintenant, c'est peut-être 1 800 ou 1 900 \$.

Le sénateur Eyton : Y a-t-il eu une hausse semblable au CN?

M. Waite : Nous avons choisi la stratégie de prix du petit train qui va loin. Nous avons préféré procéder à de petites hausses sur une longue période. Nous avons augmenté nos tarifs de 3 à 4 p. 100 au cours des quatre ou cinq dernières années. Nous n'avions pas beaucoup de vieux contrats. Vous avez peut-être lu qu'il y avait eu des hausses spectaculaires aux États-Unis dans le secteur du transport intermodal. Ce qui s'est passé, c'est que UP a signé des contrats de dix ans avec Costco ou un quelconque gros transporteur maritime, contrats qui prévoyaient très peu de hausses, ou même pas du tout. Lorsque ces contrats sont arrivés à terme, l'augmentation a été très importante.

Le CN ne conclut pas de contrats à long terme. Nos contrats les plus longs sont probablement d'une durée de trois ans. Ils prévoient des hausses en fonction du coût de la vie ou d'un indice quelconque.

Vous parliez de la croissance et des préoccupations relatives à l'infrastructure. Nous sommes chanceux : il y a ce bel endroit qu'on appelle Prince Rupert et qui, le 1^{er} octobre, va ouvrir avec une capacité de 500 000 EVP, qui va devenir, d'ici 2010, une capacité de deux millions d'EVP. Il y a Melford et Halifax. Halifax pourrait doubler de taille sans aucun investissement. Melford pourrait accueillir deux millions d'EVP d'ici 2011. Nous sommes bien placés. Je jette un coup d'œil du côté de la Nouvelle Orléans, de Mobile et de Gulfport, et je constate que tous ces ports sont vides. Je pourrais faire circuler 20 trains par jour entre Chicago et la Nouvelle Orléans si je le souhaitais. Notre réseau offre de nombreuses occasions à saisir. Je ne suis pas du tout préoccupé.

Le sénateur Eyton : Vous ne prévoyez pas de crise, d'ici, disons, dix ans?

M. Waite : Non.

M. Minello : C'est la raison pour laquelle nous travaillons ensemble : pour devancer la croissance.

M. Waite : Pour autant que nous puissions régler les questions environnementales — la deuxième étape du projet de Prince Rupert. Cette étape fera passer la capacité à quatre millions d'EVP, mais certains problèmes vont se poser en ce qui concerne l'environnement et ainsi de suite dont nous devons avoir conscience, et, dans la mesure où nous pouvons accélérer le processus, je pense que nous devons bien étudier cette question.

M. Buggs : L'exception, c'est le port de Vancouver. Les autres ports ont la capacité voulue, mais certains problèmes se posent en ce qui concerne le port de Vancouver, où les entreprises veulent pour la plupart envoyer leurs marchandises, pour des raisons économiques. Beaucoup de gens, d'entreprises privées et

and obtain proper funding and asking for the proper conditions to succeed.

The Deputy Chairman: While we are talking about Prince Rupert, Vancouver is in a populated area. That is where they want to dump the box. It is in a populated area so part of it is distributed right there rather than having to go inland or a million miles away?

Mr. Minello: It is critical that the projects that we outline — Berth 3, Terminal 2, the efficiencies at Centerm — all gel. We need support from the government for grade separations to make sure that the environmental process is shorter than what we saw at Berth 3 to facilitate the growth that is coming.

Senator Eyton: Are you satisfied with the policy-making framework that is in place? What we are talking about is a system, and we have heard it a hundred times that the weakest link that will determine the efficiency of the system. It requires the shippers, ports, railways and truckers and the government get together and try to establish a framework that is sensible, does what it has to do, is fair to the parties involved and gives them something in return. I do not accept that every container has to make a buck; some can make two bucks and some none. On average you have to make money.

Are you satisfied with the framework? Is there some way this committee could recommend a better approach to policy-making as it relates to this particular challenge.

Mr. Mackey: I would say that there are three areas that you would be well advised to take some time on. I mentioned the whole question of land use planning. If you want an example of how not to do it, we can take you out and show you some places in the Lower Mainland that would make your blood run cold if you were a municipal planner. That element of the public policy framework, if we are going to succeed, is absolutely critical. I know that this is perhaps slightly removed from the federal jurisdiction, but in other modes, for example air, there is specific legislation on the books that allows for federal government intervention when it comes to encroachments on airports. No such thing exists for the rail networks of the country.

Second — this is an old hobbyhorse but our tax and fiscal structure is not investment-friendly; it just is not. When you compare our overall tax rates with the tax rates of our U.S. competitors, we pay almost twice as much as our U.S. colleague's pay. We tax investment and we really need to do something about that. The tax and fiscal framework is not aligned with getting this job done in as efficient a way as we could.

d'organismes gouvernementaux travaillent à élaborer un plan, à obtenir des fonds adéquats et à exiger qu'on crée les conditions qui permettront au projet de connaître du succès.

Le vice-président : Pendant que nous parlons de Prince Rupert, le port de Vancouver se trouve dans une région peuplée. C'est là où les entreprises veulent décharger leurs conteneurs. Le port se trouve dans une région peuplée, alors on répartit une part des conteneurs dans le port plutôt que de tout transporter à l'intérieur des terres ou à des millions de kilomètres, n'est-ce pas?

M. Minello : Il est essentiel que les projets dont nous parlons — le poste 3, le terminal 2, les économies à Centerm — cristallisent. Nous avons besoin du soutien du gouvernement, en ce qui concerne les passages à niveau, pour nous assurer que le processus environnemental prend moins de temps que pour le poste 3, de façon à faciliter la croissance qui va se produire.

Le sénateur Eyton : Êtes-vous satisfait du cadre d'élaboration des politiques qui est en place? Ce dont nous parlons, c'est d'un système, et nous avons entendu 100 fois dire que le maillon le plus faible va déterminer l'efficacité du système. Il faut que les sociétés de transport maritime, les ports, les sociétés ferroviaires, les camionneurs et le gouvernement se réunissent et essaient d'établir un cadre sensé, qui accomplit ce qu'il faut accomplir, qui soit équitable pour les parties intéressées et qui ait quelque chose à leur offrir. Je ne suis pas d'accord pour dire que chacun des conteneurs doit permettre de gagner de l'argent; certains conteneurs peuvent permettre d'en gagner beaucoup et d'autres, rien du tout. Il faut que ce soit rentable en moyenne.

Êtes-vous satisfait du cadre? Y a-t-il moyen que le comité recommande une meilleure démarche d'élaboration des politiques en ce qui a trait à ce défi précis?

M. Mackey : Je dirais qu'il y a trois domaines sur lesquels vous seriez avisé de vous pencher. J'ai parlé de toute la question de l'aménagement du territoire. Si vous voulez un exemple de ce qu'il ne faut pas faire, nous pouvons vous amener voir certains endroits dans le Lower Mainland qui glacerait le sang d'un urbaniste. Cet élément du cadre de politique publique est absolument essentiel à notre succès. Je sais que c'est quelque chose qui est peut-être un peu en dehors du champ de compétence du gouvernement fédéral, mais pour ce qui est d'autres moyens de transport, par exemple le transport aérien, il y a des lois précises qui permettent au gouvernement fédéral d'intervenir lorsqu'il y a empiètement relatif aux aéroports. Rien de tel n'existe pour les réseaux ferroviaires du pays.

Deuxièmement — c'est un vieux dada, mais notre régime fiscal ne favorise pas les investissements, pas du tout. Si vous comparez nos taux d'imposition généraux à ceux de nos concurrents américains, vous constaterez que nous payons près de deux fois ce que nos collègues américains paient. Les investissements sont impossibles chez nous, et nous devons vraiment régler ce problème. Le régime de fiscal ne permet tout simplement pas d'effectuer la tâche de la façon la plus efficace possible.

Third, there are some anomalies in the trade rules, the cabotage one is the most egregious. We need to look on the regulatory side and there was a question asked earlier on the security side.

If we do not implement future security requirements — and they will come; unfortunately the nature of the world we live in demands it — in an effective and efficient way, we could cause enormous costs and inefficiencies in the system. I would flag security, trade regulations, land use and the fiscal side of the fence. Those would be the big three for me.

The Deputy Chairman: We heard testimony in Vancouver which was very critical of the railroads and we also heard testimony over the last while that we do not have a system but an aggregation or an amalgamation of public and private interests to move our products and they do not talk to one another.

The ports do not talk to the truckers and the truckers do not talk to the railroads. Is that true? Did you read the testimony we received in Vancouver? We could not find one happy customer in Vancouver. I will allow you to talk about that and maybe answer some of their issues. In particular, there was the issue of moving goods that had built up during bad weather with no initiative by the railroad to find a way to move that traffic and catch up. It may have been your problem. Perhaps they did not realize your problem. Nonetheless, that was our testimony.

We then had another issue. The mayor of Delta was extremely critical of railway expansion. That seems a communication and community problem not addressed by the railroads. Should it be addressed by them? Governments cannot do everything. The people making the money have to comment on this.

Perhaps you can comment on those issues and then we will adjourn.

Mr. Waite: I did not understand the problems when I read the testimony. The timing could not have been worse. It was that "winter from hell" period when they testified. Obviously their views might have been obscured, if based on that. Did you talk to the ports of Halifax or Montreal? The Port of Halifax is operating very well.

The Deputy Chairman: The Port of Montreal was happy. We have not talked to the Port of Halifax.

Troisièmement, il y a certaines anomalies dans les règles commerciales, la règle sur le cabotage étant l'exemple d'anomalie le plus flagrant. Nous devons nous pencher sur le volet réglementaire, et quelqu'un a posé plus tôt une question sur le volet sécurité.

Si nous n'appliquons pas les exigences qui vont voir le jour en matière de sécurité — et cela va se produire, puisque, malheureusement, la nature du monde dans lequel nous vivons fait qu'il en est ainsi — de façon efficace et efficiente, cela pourrait engendrer des coûts et des pertes d'efficacité énormes au sein du système. Je mettrai l'accent sur la sécurité, les règles commerciales, l'aménagement du territoire et l'aspect budgétaire. Voilà les trois choses importantes à mes yeux.

Le vice-président : Nous avons entendu à Vancouver un témoignage très critique à l'égard des sociétés ferroviaires, et nous avons entendu dire à quelques reprises depuis quelque temps que nous disposons non pas d'un système, mais d'un amalgame de groupes d'intérêt public et privé qui transportent nos produits et qui ne se parlent pas.

Les représentants des ports ne parlent pas aux camionneurs, et les camionneurs ne parlent pas aux représentants des sociétés ferroviaires. Est-ce vrai? Avez-vous lu le témoignage que nous avons entendu à Vancouver? Nous n'avons rencontré personne de content à Vancouver. Je vais vous permettre de parler de cela, et peut-être de répondre à quelques-unes des questions que ces témoins ont soulevées. En particulier, il y avait la question du transport des biens qui s'étaient accumulés pendant une période de conditions météorologiques difficiles, et les témoins ont déploré le fait que la société ferroviaire n'ait pas pris l'initiative de trouver un moyen de transporter les marchandises et de rattraper le temps perdu. C'était peut-être votre problème. Peut-être n'étaient-ils pas conscients de votre problème. Néanmoins, c'est le témoignage que nous avons entendu.

On nous a ensuite fait part d'un autre problème. Le maire de Delta a sévèrement critiqué l'expansion du réseau ferroviaire. Il semble qu'il y ait là un problème de communication et un problème touchant les collectivités que les sociétés ferroviaires n'ont pas réglé. Est-ce à elles de les régler? Les gouvernements ne peuvent pas tout faire. Les gens qui font de l'argent doivent dire ce qu'ils pensent de cela.

Peut-être pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de ces deux questions, et nous allons ensuite lever la séance.

M. Waite : J'ai lu les témoignages, mais je n'ai pas compris les problèmes. Les choses n'auraient pas pu se produire dans un pire moment. Vous avez reçu les témoins en question pendant l'« hiver infernal ». Il est évident que leur point de vue a peut-être été assombri, s'il était fondé là-dessus. Avez-vous parlé aux représentants des ports de Halifax ou de Montréal? Le port de Halifax fonctionne très bien.

Le vice-président : Les gens du port de Montréal étaient heureux. Nous n'avons pas parlé avec les représentants du port de Halifax.

Mr. Waite: In Vancouver, there was a confluence of things over a two month period that we all shared; weather, labour issues and high winds. Many things went wrong in Vancouver, but for them to suggest or imply that the railroads collectively sat on their hands during that period, is misleading. We did many things. We added cars and trains. I personally trucked freight from their terminals to my terminal and put it on domestic trains. We worked with the ocean lines to divert calls to other ocean terminals that were used less, such as the Fraser Surrey Docks.

One comment or observation was, we do not talk to each other or work as a team. That was probably true three or four years ago. We learned, particularly through this last winter, that united we stand and divided we fall. The closer we work together with truckers, ocean terminals and steamship lines, the more success we will have. We do this daily. CP is not different. We work with all of the constituents now. If anyone falls the others suffer. We learned that the hard way during December and January. We synchronize our operations on a daily basis. If a vessel is late, we tweak our operation. If there is a union meeting on a Wednesday, we tweak our operation. Likewise, if we have a challenge they must tweak their operation. The more we do these types of things the better off we are.

A couple of years ago we were not doing that. Halifax is a good example. About three or four years ago we had many challenges. We spent more time pointing fingers at the ocean terminals, lines, railroads and the truckers. You do not see that now. We do not have a confrontational relationship. What are we going to do to fix this? Let us not debate on how many cars we have because that usually happens when there are not enough cars. You can only load so many cars a day so I cannot give you more cars. Things have improved immeasurably over the last few years.

Mr. Minello: I echo those sentiments. It is like anything in life where you remember the last party you were at or the last car accident. You do not remember the in between times when things run smoothly in your life and it is business as usual. From April of last year until about January, we had no issues at all. I ask the committee to go back to Vancouver and poll the users for their reaction since "the winter from hell" has come and gone. I would be very interested to hear their comments today.

We threw everything but the kitchen sink, at last winter. The Trans-Canada Highway, between Spencer's Bridge and Lytton, was out for 10 days. We rebuilt our track in four days. The Trans-Canada Highway did not do that. Unfortunately, with the series

M. Waite : À Vancouver, pendant deux mois, il y a eu convergence de certains éléments qui nous ont tous touchés : les conditions météorologiques, les conflits de travail et les grands vents. Beaucoup de choses se sont mal passées à Vancouver, mais ce que les témoins vous ont dit est trompeur, s'ils vous ont laissé croire que les sociétés ferroviaires n'ont rien fait. Nous avons fait beaucoup de choses. Nous avons ajouté des voitures et des trains. J'ai moi-même transporté des marchandises de leurs terminaux au mien pour les charger sur les trains canadiens. Nous avons travaillé avec les entreprises de transport maritime pour rediriger les navires vers d'autres terminaux moins occupés, par exemple, les Fraser Surrey Docks.

L'une des observations faites, c'est que nous ne nous parlons pas ou que nous ne travaillons pas en équipe. C'était probablement vrai il y a trois ou quatre ans. Nous avons appris, surtout l'hiver dernier, que l'union fait la force. Plus la collaboration avec les camionneurs, les terminaux et les sociétés de transport maritimes est étroite, plus notre succès sera grand. C'est ce que nous faisons au quotidien. Le CP ne fait pas exception à la règle. Nous travaillons avec tous les intervenants aujourd'hui. Si l'un de ceux-ci connaît des problèmes, les autres en souffrent. Nous l'avons appris à la dure au cours des mois de décembre et de janvier. Nous synchronisons nos activités quotidiennement. Si un navire est en retard, nous ajustons nos activités. S'il y a une réunion du syndicat le mercredi, nous ajustons nos activités. De la même façon, si nous sommes confrontés à un problème, ils doivent ajuster leurs activités. Plus nous faisons ce genre de choses, mieux nous nous en tirons.

Il y a quelques années, nous ne le faisons pas. Halifax en est un bon exemple. Il y a trois ou quatre ans, nous étions confrontés à de nombreux problèmes. Nous passions davantage de temps à pointer du doigt les terminaux, les sociétés de transport maritimes et ferroviaires et les camionneurs. Vous ne nous verrez plus le faire aujourd'hui. Nous n'entretiens pas une relation de confrontation. Qu'allons-nous faire pour régler ce problème? Ne débattons pas du nombre de wagons dont nous disposons, parce que c'est habituellement ce qui se produit lorsqu'il n'y en a pas suffisamment. Vous ne pouvez charger qu'un nombre donné de wagons par jour, alors je ne peux vous donner plus de wagons. Les choses se sont vraiment beaucoup améliorées au cours des dernières années.

M. Minello : Je suis de cet avis aussi. C'est comme pour le reste : dans la vie, on ne se souvient que de la dernière fête à laquelle on a participé ou du dernier accident de voiture dont on a été victime. On ne se souvient pas de ce qui s'est passé entre les événements marquants, c'est-à-dire des moments où tout se passe bien et où les choses suivent leur cours normal. D'avril l'an dernier jusqu'à janvier, il ne s'est rien passé. Je demanderais au comité de retourner à Vancouver et de demander aux utilisateurs de lui dire ce qu'ils pensent depuis que l'« hiver infernal » est arrivé et reparti. J'aimerais bien entendre ce qu'ils ont à dire aujourd'hui.

Nous avons fait tout ce que nous pouvions, l'hiver dernier. La Transcanadienne a été fermée pendant dix jours entre Spencer's Bridge et Lytton. Nous avons reconstruit notre voie en quatre jours. Les responsables de la Transcanadienne n'ont pas pu en

of events we had, we were barely able to keep our head above water. It is to be noted in the minutes of this meeting, that CP railway through that time frame, handled double-digit growth in Vancouver through the worst winter in the last 50 years. We have to take things in context. If you are going into a situation where people are hot because of the winter, you will hear those comments. I challenge the team here to go back to Vancouver and ask the users how we have done since the winter.

Senator Eyton: I was diverted by Mr. Mackey's response. I asked about the framework for discussion and resolution for planning to meet the increased demand. Mr. Mackey gave us three objectives.

Are you satisfied with the framework to discuss and resolve together an appropriate strategy and investment that will respond to the demand? The parties necessarily are the federal and provincial governments, ports, railways and truckers. Is there a forum or arena where you can work together to meet that challenge? How effective is this forum or arena?

Mr. Minello: The Vancouver Gateway Committee is comprised of senior executives of the major users and stakeholders including Fred Green, Hunter Harrison, Norm Stark who runs Deltaport and Vanterm, Darcy Clarkson of Centerm and truckers. We have an action oriented forum. Our senior leaders are committed to action plans. Fred Green says we need action. We put our money where our mouth is. We and the terminals have invested in capacity. Cooperation is better now, than in the 10 years that I have been involved in Vancouver. What we are able to do is fantastic. Yes, we do have a forum and a framework to manage our own business in Vancouver.

Senator Eyton: Can we go east, now? I understand the Vancouver gateway is all right.

Mr. Minello: I deal extensively with Montreal. I meet Dominic Taddeo and his team regularly. Mr. Taddeo undertook a study involving the Port of Montreal. We were intimately involved with the study. The port railway and my operating team work on a daily basis with two conference calls every day. Everything is operating cooperatively at the Port of Montreal. We stay very close to each other.

Senator Eyton: Is Transport Canada involved in this?

Mr. Minello: Is it involved in the port study?

Senator Eyton: Is it involved in discussions about your initiatives?

Mr. Minello: They are in Vancouver but not Montreal because there has not been much to discuss there.

faire autant. Malheureusement, vu la série d'événements qui se sont produits, nous avons à peine été en mesure de garder la tête en dehors de l'eau. Il faut qu'il soit versé au procès-verbal de la séance que, pendant ce temps, le CP composait avec une croissance dans les deux chiffres à Vancouver, pendant le pire hiver des 50 dernières années. Il faut replacer les choses dans leur contexte. Si vous vous placez dans une situation où les gens sont échaudés, à cause de l'hiver, vous allez entendre ce genre de choses. Je mets au défi l'équipe qui se trouve ici de retourner à Vancouver et de demander aux utilisateurs comment nous nous sommes débrouillés depuis l'hiver.

Le sénateur Eyton : J'ai été distrait par la réponse de M. Mackey. J'ai posé une question au sujet du cadre de discussion et de résolution pour la planification des moyens de faire face à l'accroissement de la demande. M. Mackey a cité trois objectifs.

Êtes-vous satisfait du cadre de discussion visant l'adoption par l'ensemble des parties d'une stratégie adéquate et d'investissement visant à répondre à la demande? Les parties en question sont nécessairement le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, les ports, les sociétés ferroviaires et les camionneurs. Y a-t-il une tribune où vous pouvez travailler ensemble à relever ce défi? Est-elle efficace?

M. Minello : Le Vancouver Gateway Committee est composé de cadres supérieurs des principales organisations d'utilisateurs et d'intervenants : Fred Green, Hunter Harrison, Norm Stark, qui dirige Deltaport et Vanterm, Darcy Clarkson, de Centerm et des camionneurs. Notre tribune est axée sur l'action. Nos hauts dirigeants se sont engagés à respecter des plans d'action. Fred Green dit que nous devons agir. Nous pratiquons ce que nous prêchons. Les représentants des terminaux et nous avons investi dans les capacités. La collaboration est meilleure à l'heure actuelle qu'à n'importe quel autre moment des dix ans pendant lesquels j'ai participé aux activités à Vancouver. Ce que nous arrivons à faire est fantastique. Oui, nous avons une tribune et un cadre pour gérer nos propres affaires à Vancouver.

Le sénateur Eyton : Pouvons-nous parler de l'est? Je sais que la porte d'entrée de Vancouver fonctionne bien.

M. Minello : Je traite beaucoup avec les gens de Montréal. Je rencontre Dominic Taddeo et son équipe régulièrement. M. Taddeo a entrepris une étude touchant le port de Montréal. Nous avons vraiment participé à l'étude. Les gens de la gare maritime et mon équipe opérationnelle tiennent des activités quotidiennes et deux téléconférences par jour. Tout se fait en collaboration au port de Montréal. Nous entretenons des liens très étroits.

Le sénateur Eyton : Est-ce que Transports Canada participe?

M. Minello : À l'étude sur le port?

Le sénateur Eyton : Le ministère participe-t-il aux discussions sur vos initiatives?

M. Minello : À Vancouver, oui, mais pas à Montréal, parce qu'il n'y a pas eu grand-chose à discuter là-bas.

The Deputy Chairman: This has been a very interesting session. What we try to do with this committee is provide an avenue and place for your industry to be comfortable and for us to develop knowledge about this industry that is better than that of our counterparts. We appreciate the time you have taken to be here this morning.

Senators, we will take a two-minute recess. You have been distributed two documents, one from Industry Canada, a clarification of an answer to a question posed by Senator Eyton.

There are then two observations. Senator Bacon and I have gone over it. We are both in agreement that the long one is a good observation. I will suspend the meeting for two minutes to allow you to read it. We will then come back and decide on it.

Do you want to have the meeting in camera or do you want it open? Honourable senators, I am in your hands.

Senator Munson: It does not matter to me.

The Deputy Chairman: If it does not matter to you, then it will not be in camera; it will be open.

Senator Bacon and I liked the long one but I will leave it in your hands, honourable senators.

Senator Munson: The longer version meets our concerns in a forthright manner. I support it.

The Deputy Chairman: Do you want to go through it as a whole or paragraph by paragraph? Are you fine with the long version, Senator Eyton?

Senator Eyton: I am.

The Deputy Chairman: Senator Dawson?

Senator Dawson: I am.

The Deputy Chairman: It is unanimous, then?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: So done.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, June 20, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-59, to amend the Criminal Code (unauthorized recording of a movie), met this day at 6:40 p.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

[English]

The Deputy Chairman: I call the meeting to order. I would ask officials to take us through the substance of the bill, after which senators may ask questions of the minister when he does arrive.

Le vice-président : Ça a été une séance très intéressante. Ce que nous essayons de faire, c'est de faciliter les choses pour votre secteur et de mieux connaître ce secteur qui est plus avancé que chez nos homologues. Merci d'avoir pris le temps de venir ici ce matin.

Sénateurs, nous allons faire une pause de deux minutes. On vous a remis deux documents, dont l'un provient d'Industrie Canada et vise à préciser une réponse donnée à une question posée par le sénateur Eyton.

Il y a ensuite deux observations. Le sénateur Bacon et moi avons feuilleté le document. Nous sommes d'accord pour dire que le texte le plus long des deux est une bonne observation. Je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour vous permettre de la lire. Nous allons ensuite revenir et prendre une décision là-dessus.

Voulez-vous que la séance se déroule à huis clos ou qu'elle soit publique? Honorables sénateurs, je m'en remets à vous.

Le sénateur Munson : Ça ne fait aucune différence pour moi.

Le vice-président : S'il en est ainsi, ce ne sera pas une séance à huis clos; ce sera une séance publique.

Le sénateur Bacon et moi préférons la plus longue des deux, mais je vais m'en remettre à vous, honorables sénateurs.

Le sénateur Munson : La version longue répond directement à nos préoccupations. Je suis en faveur de cette version.

Le vice-président : Voulez-vous que nous l'étudiions dans l'ensemble, ou paragraphe par paragraphe? Aimez-vous la version longue, sénateur Eyton?

Le sénateur Eyton : Oui.

Le vice-président : Sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Oui.

Le vice-président : C'est donc une décision unanime?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : C'est donc décidé.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 20 juin 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel est renvoyé le projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel (enregistrement non autorisé d'un film), se réunit aujourd'hui, à 18 h 40, pour en faire l'examen.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président : Je déclare la séance ouverte. Je demanderais aux fonctionnaires de nous décrire la substance du projet de loi, après quoi les sénateurs pourront poser des questions au ministre lorsqu'il arrivera.

Before us today from Justice Canada are Mr. Michael Zigayer, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section, and Ms. Patricia Neri, Director General, Copyright Policy. Mr. Zigayer, please proceed.

Michael Zigayer, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section, Department of Justice Canada: Thank you. Honourable senators, it is a great pleasure to be here with you this evening. I will do my best to answer your questions as I “rag the puck” waiting for my minister to arrive.

With that said, although Bill C-59 is short, with only one clause, it is a daunting task to explain. I will happily take you through it and explain how it fits within the general scheme of the Criminal Code. Perhaps afterwards the minister can give you the policy explanation for why we have enacted these provisions.

The proposed new section will be located in the Criminal Code in the part that deals with theft-like offences. One can think of joyriding, the taking of a vehicle without the owner's consent, but not a full taking. That is the kind of neighbourhood in the Criminal Code where this offence will be located.

We have taken on board and considered the concerns of the industry that simple camcording is a problematic activity that, in itself, should be criminalized. We have examined how other jurisdictions have dealt with the issue and have designed a Canadian response. The sanction might not be as high as that in other countries but it has other features in common with what you would see in other jurisdictions.

First, subsection 432(1) of the Criminal Code would make it a hybrid offence, which is an offence that can be prosecuted either by way of indictment or by way of summary conviction, to record a movie in a movie theatre without the permission or consent of the theatre manager. If a person is prosecuted by way of indictment, that offence carries a maximum of two years imprisonment. If a person is prosecuted by way of summary conviction, the maximum is six months in prison.

The other offence, 432(2), takes that conduct one step further, which means that in addition to seeing the person engaged in recording without the theatre manager's consent a movie in a movie theatre, there was some evidence that there was a purpose, an ulterior purpose, an intent to later sell, rent or otherwise commercially distribute this copy of the movie that had been made by the person with the camcorder.

This kind of crime has been facilitated by the miniaturization of recording devices. Everyone has a camcorder or knows someone who has one. This technology has been put to a criminal purpose. These provisions of the Criminal Code will put a stop, or hope to put a stop, to this kind of practice.

Aujourd'hui, nous avons devant nous, de Justice Canada : M. Michael Zigayer, avocat-conseil, Section de la politique en matière de droit pénal, ainsi que Patricia Neri, directrice générale, Politique du droit d'auteur. Monsieur Zigayer, veuillez commencer, je vous prie.

Michael Zigayer, avocat-conseil, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice Canada : Merci. Honorables sénateurs, c'est un pour moi grand plaisir d'être ici avec vous ce soir. Je ferai de mon mieux pour répondre à vos questions afin de « tuer le temps » en attendant l'arrivée du ministre.

Cela étant dit, même si le projet de loi C-59 est court et ne compte qu'un seul article, l'expliquer n'est pas une tâche facile. Je serai heureux de vous en donner les détails et de vous préciser comment il s'insère dans le régime général du Code criminel. Par la suite, peut-être le ministre pourra-t-il vous expliquer en vertu de quelle politique nous avons adopté ces dispositions.

Le nouvel article proposé sera inséré dans la partie du Code criminel qui porte sur les infractions relatives au vol. On peut penser à la prise d'un véhicule sans consentement de son propriétaire, sans qu'il s'agisse d'une appropriation totale de ce bien. C'est ce type de disposition qui avoisinerait celle qui nous occupe dans le Code criminel.

Nous avons commencé par tenir compte des préoccupations de l'industrie pour qui le simple enregistrement par caméscope est une activité problématique qui, en soi, devrait être criminalisée. Nous avons étudié les méthodes adoptées par d'autres gouvernements pour régler la question et avons mis au point une stratégie canadienne. Les sanctions ne sont peut-être pas aussi sévères que dans d'autres pays, mais elles présentent des caractéristiques communes avec celles qui existent ailleurs.

D'abord, le fait d'enregistrer une œuvre cinématographique projetée dans un cinéma sans le consentement du gérant du cinéma deviendrait, en vertu du paragraphe 432(1) du Code criminel, une infraction hybride, c'est-à-dire une infraction qui peut être poursuivie par voie de mise en accusation ou de déclaration sommaire de culpabilité. Si une personne est poursuivie par mise en accusation, elle est passible d'une peine maximale d'emprisonnement de deux ans et, dans le cas d'une déclaration sommaire de culpabilité, cette peine maximale est de six mois.

L'autre infraction, décrite au paragraphe 432(2), pousse ce comportement un peu plus loin, c'est à-dire qu'en plus d'avoir vu la personne se livrer à l'enregistrement d'une œuvre cinématographique dans un cinéma sans le consentement du gérant du cinéma, on a obtenu des preuves de son intention ultérieure de vendre, louer ou distribuer commercialement par un autre moyen cette copie vidéo.

Les crimes de ce genre ont été facilités par la miniaturisation des appareils d'enregistrement. Tout le monde a un caméscope ou connaît quelqu'un qui en possède un. Cette technologie est utilisée à des fins criminelles. Ces dispositions du Code criminel mettent, ou visent à mettre un terme à ce type de pratique.

The third subsection in section 432 — 432(3) — is a provision that will give to the court the authority to order the forfeiture of anything used in the commission of this crime. That would clearly be the recording device, but it may be something else — perhaps a tripod or a microphone. Whatever it is, especially in the case of the second offence, camcording for the purpose, other evidence might be collected in the course of the investigation, such as a computer, multiple copies of DVDs or other kinds of equipment that might be ordered forfeited.

Finally, the last clause, 432(4), is a kind of safety catch. The provision says that the judge will not order the forfeiture of this kind of equipment if the equipment used by the person camcording was not that person's property. If your child goes to the theatre with your camcorder and records the movie, that is an offence. However, you did not give consent to the child to take the camcorder, so, in that case, the court would return the recording device to its rightful owner.

Essentially, that is the scope of the scheme. It is very important that it also be understood that enforcement of this legislation, because it is in the Criminal Code, will fall to the local police and to the provincial Crown. In a sense, that is a significant change because the local police are better placed to respond to calls for an intervention to stop or to arrest someone in the process of camcording.

The film industry has indicated that their belief is that much of the camcording that does take place in Canada takes place in Montreal, which is the jurisdiction of the Montreal Urban Community Police. One would expect the Montreal police would undertake the intervention necessary to prevent the continuation of camcording.

That is a walk through this lengthy bill. With that said, I welcome any questions, and I hope I can answer them.

The Deputy Chairman: Ms. Neri, you are not here to make a presentation but to assist us with information? Is that correct?

Patricia Neri, Director General, Copyright Policy, Canadian Heritage: That is correct.

Senator Johnson: As I will say to the minister, I commend you on this bill. I give it two thumbs up.

When you say "without the consent of the theatre manager," is that a traditional thing to say? Nobody should be recording, with or without his permission. Why is that wording in there?

Mr. Zigayer: We thought about this as we were drafting the bill. The theatre manager is the person in charge of the theatre, the location where the film is playing. He is paid a certain amount of money to have the ability to show that movie. He is the person in charge of that location, so we thought it appropriate to incorporate the absence of consent as an element in the offence.

Le troisième paragraphe de l'article 432 — 432(3) — est une disposition qui donnera à la Cour le pouvoir d'ordonner la confiscation de toute chose utilisée dans la perpétration de l'infraction. Il est clair qu'il s'agirait de l'appareil d'enregistrement, mais peut-être aussi d'autre matériel comme un tripode ou un microphone. Néanmoins, particulièrement dans le cas de la seconde infraction, soit l'enregistrement à des fins illégales, d'autres éléments de preuve pourraient être saisis au cours de l'enquête, par exemple un ordinateur, de multiples copies de DVD ou autre type d'équipement dont on pourrait ordonner la confiscation.

Finalement, le dernier paragraphe, 432(4), est une sorte de mécanisme de sécurité. La disposition stipule qu'un juge n'ordonnera pas la confiscation de ce genre d'équipement si celui utilisé par la personne ayant fait l'enregistrement ne lui appartenait pas. Si votre enfant va au cinéma avec votre caméscope et enregistre un film, cela constitue une infraction. Cependant, vous n'avez pas autorisé l'enfant à se servir du caméscope; dans ce cas, la Cour rendrait l'appareil d'enregistrement à son propriétaire légitime.

Pour l'essentiel, voilà la portée de ce mécanisme. Il est très important de comprendre que l'application de cette loi, étant donné que celle-ci figure dans le Code criminel, relèvera de la police locale et de la Couronne provinciale. Dans un sens, c'est un changement significatif, parce que la police locale est la mieux placée pour répondre aux appels d'intervention afin d'arrêter quelqu'un qui est en train d'enregistrer.

L'industrie cinématographique a indiqué croire que la plupart des enregistrements par caméscope au Canada se font à Montréal, territoire du ressort du Service de police de la Ville de Montréal. On peut s'attendre à ce que la police montréalaise prenne les mesures d'intervention nécessaires pour empêcher que l'enregistrement illégal se poursuive.

C'était un tour d'horizon de ce projet de loi extensif. Cela dit, toutes vos questions sont les bienvenues, et j'espère pouvoir y répondre.

Le vice-président : Madame Neri, vous n'êtes pas venue pour faire un exposé, mais seulement pour nous fournir des informations, n'est-ce pas?

Patricia Neri, directrice générale, Politique du droit d'auteur, Patrimoine Canada : C'est exact.

Le sénateur Johnson : Comme je le répéterai également au ministre, mes félicitations pour ce projet de loi; je vous lève mon chapeau.

Lorsque vous dites « sans le consentement du gérant du cinéma », s'agit-il d'un élément qu'on a l'habitude de préciser? Personne ne devrait faire d'enregistrement, que ce soit avec ou sans autorisation. Pourquoi cette expression?

M. Zigayer : Nous y avons réfléchi en rédigeant le projet de loi. Le gérant est la personne en charge du cinéma où le film est projeté. On le paie un certain montant pour le montrer. Il est le responsable de cet établissement; nous avons donc jugé approprié d'inclure l'absence de consentement en tant qu'élément d'infraction.

Further, in other jurisdictions, in the United States, for example, at the federal level they have legislation that says without the consent of the copyright owner. We are not playing in the Copyright Act here; we are in the Criminal Code.

As I said earlier, we have fashioned together a scheme or provision that talks about conduct, the recording of the movie, without the consent of the person who has lawful charge of that movie and control of the location where the movie is being shown.

Senator Johnson: On another topic with regard to film, does the government have any plans to crack down on illegal file sharing? I read an article that said file sharing on person-to-person file-sharing networks, such as eDonkey, has grown from less than 10 per cent of total Internet traffic in 1999 to 60 per cent today. It has grown, as broadband has spread along with new technologies, enabling the rapid sharing of huge files.

I am curious to know, pursuant to this legislation, can you offer the committee any comments on this aspect of movie piracy? It will move towards that level even more than theatres.

Mr. Zigayer: I cannot provide you any assistance on that.

Senator Johnson: Market research says that 93 per cent of those downloading movies in this country are doing so illegally. It seems like a bigger issue than illegal camcording of films in theatres, as I alluded to before. The cost of piracy is \$173 million per year. We do not know how much of this is linked to camcording.

This legislation of course is very good and an excellent start, but has any thought been given to what lies ahead?

Mr. Zigayer: In terms of a governmental response to the whole area of movie piracy, I think we can characterize this legislation as targeting the precursor of any other kind of illicit activity. Without having illicitly recorded the film, none of the other steps can take place. A movie cannot be up-loaded via the Internet to a confederate in another part of the world where copies will be run off on an industrial scale and be marketed in one of the countries where the movie has not yet come out.

Stopping camcording helps reduce that secondary criminal activity. I guess you could say there is a linkage here, or you could conceive of one, an organized crime situation where you have people in Canada participating in a conspiracy, an arrangement with confederates in another part of the world, and it all goes to making money for some organization.

Senator Johnson: When you were considering this legislation, you obviously looked at legislation in countries such as the United States and Japan.

De plus, ailleurs, aux États-Unis par exemple, le gouvernement fédéral applique une loi qui mentionne également l'absence d'autorisation du détenteur de droit d'auteur. Cependant, ce n'est pas la Loi sur le droit d'auteur qui nous occupe ici, mais le Code criminel.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons élaboré ensemble un mécanisme ou une disposition qui traite d'un comportement, soit l'enregistrement d'une œuvre cinématographique sans le consentement de la personne qui est légalement en charge de cette œuvre et qui contrôle le cinéma où elle est projetée.

Le sénateur Johnson : Quant à un autre sujet concernant les films, le gouvernement prévoit-il enrayer d'une quelconque façon le partage illégal de fichiers? J'ai lu un article selon lequel le partage de fichiers sur des réseaux de partage de personne à personne comme eDonkey représentait moins de 10 p. 100 de la circulation totale sur internet en 1999, proportion aujourd'hui établie à 60 p. 100. Cette activité a connu une croissance, alors que les nouvelles technologies à large bande se sont répandues en permettant le partage rapide de gros fichiers.

Je serais curieux de savoir si, en ce qui a trait à cette loi, vous pourriez entretenir notre comité de cet aspect du piratage de films? On se dirige davantage dans cette direction que dans celle des cinémas.

M. Zigayer : Je ne peux vous aider là-dessus.

M. Johnson : Selon une étude de marché, 93 p. 100 de ceux qui téléchargent des films dans ce pays le font illégalement. Ce problème semble encore plus grand que l'enregistrement illégal d'œuvres cinématographiques dans les cinémas, comme je l'ai dit plus tôt. Les coûts du piratage s'élèvent à 173 millions de dollars annuellement. Nous ignorons à quel point cela est relié à l'enregistrement par caméscope.

Cette loi est évidemment une très bonne chose et constitue un excellent point de départ, mais a-t-on songé à l'avenir?

M. Zigayer : Pour ce qui est d'une stratégie gouvernementale à l'égard de toute la question du piratage de films, je pense que nous pouvons dire que cette loi cible l'étape préalable à tout autre type d'activités illicites. Sans avoir d'abord enregistré illégalement une œuvre cinématographique, on ne peut passer aux étapes suivantes. Un film ne peut être envoyé par Internet à un complice qui se trouve à l'étranger, où on en fera des copies à une échelle industrielle pour ensuite les vendre dans un pays où le film n'est pas encore sorti.

Mettre un terme à l'enregistrement par caméscope contribue à réduire cette activité criminelle secondaire. Je pense qu'il y a lieu de croire à l'existence d'une situation de crime organisé où des gens au Canada font partie d'une association de malfaiteurs et ont un arrangement avec des complices d'autres régions du monde, tout cela dans le but de rapporter de l'argent à une organisation.

Le sénateur Johnson : En vous penchant sur ce projet de loi, vous avez de toute évidence tenu compte des lois appliquées dans des pays comme les États-Unis et le Japon.

Mr. Zigayer: Japan just enacted; I have been trying to see it but I have not gotten it. I have managed to get a few states in the United States, and their legislation as well.

Senator Johnson: With our work in this area, do you know if any consideration has been given to a digital copyright bill in terms of legislation with regard to screen copies? I believe in the United States up to 70 per cent of the movies studied are leaked.

Can you control any of it, really? To what extent can we control any of it when we get into the digital side?

Ms. Neri: Industry figures show that 90 per cent of illicit copies in circulation come from camcording in movie theatres. This bill will have a significant effect on illicit copies.

Senator Johnson: That is only the start. I was querying about what lies ahead.

Ms. Neri: As for the digital issues, the Industry Canada and Canadian Heritage are working on developing options for the ministers for ratification of the WIPO treaties.

Senator Merchant: If you watched the body language of our first presenter, he had a big smile on his face the whole time he talked about it, just like he has right now. Therefore, I am not quite sure how serious this topic is.

What was the genesis of this legislation? Why has it suddenly come out? Was it because Arnold Schwarzenegger was here and he is in the movie business and this is something he is worried about?

Mr. Zigayer: I can tell you this is something I was working on before Arnold Schwarzenegger came to town. Maybe not long before, but I was working on it.

All joking aside, it has been a continuing concern in the Canadian industry. Industry Canada and Canadian Heritage have been looking at it and working with it. A colleague of mine had the file before I came in and ran it the rest of the way.

With that said, we perceive this as being a serious matter. The industry presented convincing information. At first glance, it may not seem to someone who sees someone in the theatre with a camera taking a video of the movie to be a very serious matter, but it is the secondary dimension. It is what happens with that copy afterwards. The sale of that copied movie will remove revenues from where they should be going. They will be going to someone who operates a criminal enterprise.

Senator Merchant: I find it hard to believe that the kinds of copies they create are of a quality that can generate this much activity on the black market. What kind of a movie can you create with a camcorder or a cell phone?

M. Zigayer : Le Japon vient d'adopter une loi en ce sens; j'ai tenté d'y jeter un coup d'œil, mais je n'ai pas mis la main dessus. J'ai pu m'informer de la situation de quelques États des États-Unis ainsi que de leurs lois.

Le sénateur Johnson : Compte tenu de nos travaux dans ce domaine, savez-vous si on a envisagé de créer un projet de loi sur le droit d'auteur relatif aux documents numériques pour ce qui est de légiférer sur le plan des copies de projection? Je pense qu'aux États-Unis, jusqu'à 70 p. 100 des films étudiés font l'objet de fuites.

Peut-on vraiment maîtriser le moindrement ces activités? Jusqu'à quel point pouvons-nous assurer un contrôle lorsqu'il s'agit du numérique?

Mme Neri : Les chiffres de l'industrie montrent que 90 p. 100 des copies illégales en circulation viennent d'enregistrements par caméscope dans les cinémas. Ce projet de loi aura un effet significatif sur les copies illégales.

Le sénateur Johnson : Ce n'est que le début. Ma question concernait l'avenir.

Mme Neri : Pour ce qui est des questions relatives au numérique, Industrie Canada et Patrimoine Canada travaillent à l'élaboration de diverses options pour les ministres pour ce qui est de la ratification des traités de l'OMPI.

Le sénateur Merchant : Si vous avez examiné le langage corporel de notre premier témoin, vous aurez vu le large sourire qu'il a arboré pendant tout le temps où il a parlé de la question, comme c'est le cas en ce moment même. Par conséquent, je me demande à quel point ce sujet est sérieux.

Quelle est la genèse de cette loi? Pourquoi surgit-elle soudainement? Est-ce parce qu'Arnold Schwarzenegger est arrivé, qu'il évolue dans l'industrie du cinéma et que c'est une question dont il se préoccupe?

M. Zigayer : Je peux vous dire que c'est un dossier auquel je travaillais avant qu'Arnold Schwarzenegger n'arrive en ville. Peut-être pas depuis très longtemps, mais j'y travaillais.

Blague à part, c'est une préoccupation permanente pour l'industrie canadienne. Industrie Canada et Patrimoine Canada se sont penchés sur la question et y ont travaillé. L'un de mes collègues était chargé du dossier avant que j'arrive et que je prenne la relève.

Cela dit, nous considérons qu'il s'agit d'un sujet sérieux. L'industrie a présenté des renseignements convaincants. À vue de nez, peut-être qu'une personne qui en voit une autre enregistrer un film à l'aide d'une caméra dans un cinéma ne trouve pas cela très grave, mais c'est une dimension secondaire. C'est ce qui se passe par la suite avec la copie qui compte. La vente de cette copie enlèvera des revenus à ceux à qui ils reviennent. Ils iront à quelqu'un qui gère une entreprise criminelle.

Le sénateur Merchant : Je trouve difficile à croire que les types de copies qu'on crée sont d'une qualité qui justifie une telle activité sur le marché noir. Quel genre de film peut-on produire avec un caméscope ou un téléphone cellulaire?

Mr. Zigayer: I am glad to see my colleague has arrived; just in time.

The Deputy Chairman: We are in the middle of question. What we will do, honourable senators, with your permission, is let the minister get himself organized and present his policy. Then we can ask questions and then he or his officials may answer.

Hon. Robert Nicholson, P.C., M.P., Minister of Justice and Attorney General of Canada: Honourable senators, I do not know how much you have studied this. Perhaps I will explain why we are criminalizing the unauthorized recording of a movie.

We believe the unauthorized recording of movies in movie theatres should be prohibited in this country. It is akin to a theft. There are a number of reasons why we should do something about this. The motion picture industry is geared towards a distribution model heavily reliant on building interest in the first release as all-important to the industry. The fact is that under this distribution model the release into the North American market is typically around four months ahead of its release in other parts of the world. It is critical that we have some protection when movies are first released.

Needless to say, they are in high demand when a movie is first released to the public. With the advent of digital technology, it has permitted the development of compact camcorders that have facilitated the transmission via the Internet of a copy of this recorded movie almost within moments of a movie being released. There are huge transnational criminal organizations that profit by this. I think it is a serious problem, not just for the United States motion picture industry. It is a serious problem for the Canadian motion picture industry and for all those who make a living from this industry.

It is estimated that approximately \$118 million is lost due to movie piracy in this country. I want the members to be aware that the DVD piracy operation is already a Criminal Code offence under Canadian law. Camcording for the purposes of commercial redistribution is already an offence under the Copyright Act. The case law is clear that selling, offering for sale, pirated copyright materials constitutes fraud under the Criminal Code, regardless of whether there is any economic loss to the copyright holder.

Where the value of the fraud exceeds \$5,000 it is an indictable offence. The problem, however, is that it has proven almost impossible to convict anyone under these provisions. Typically, the person found camcording in a theatre will claim it is just for his or her personal use. Even to prove under the Copyright Act that that individual is using this for commercial purposes afterwards is not only difficult, but also the facts sometimes do not fit the case. Sometimes the individual is just being slipping a

M. Zigayer : Je suis heureux de voir que mon collègue est là; il arrive juste à temps.

Le vice-président : Nous sommes au beau milieu du sujet. Honorables sénateurs, si vous le voulez bien, nous allons laisser au ministre le temps de s'organiser et de présenter sa politique. Puis, nous aurons l'occasion de poser des questions, et lui ou ses fonctionnaires pourront y répondre.

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député, ministre de la Justice et procureur général du Canada : Honorables sénateurs, j'ignore à quel point vous avez étudié la question. Je vais donc vous expliquer pourquoi nous criminalisons l'enregistrement non autorisé d'une œuvre cinématographique.

Nous croyons que l'enregistrement non autorisé de films dans les cinémas devrait être interdit dans notre pays. Cette activité revient à du vol. Diverses raisons justifient une action à cet égard. L'industrie cinématographique est axée sur un modèle de distribution qui repose fortement sur la création d'un intérêt envers le lancement d'un film en tant que stratégie cruciale pour le secteur. Le fait est en qu'en vertu de ce modèle de distribution, la sortie d'un film sur le marché nord-américain a habituellement lieu environ quatre mois avant son lancement ailleurs dans le monde. Il est essentiel d'avoir une certaine protection lorsque les films sont diffusés pour la première fois.

Inutile de dire que les œuvres cinématographiques sont très en demande au moment de leur lancement. L'avènement de la technologie numérique a permis le développement de caméscopes compacts facilitant la transmission par Internet d'une copie d'un film enregistré et ce, pratiquement dans les moments qui suivent sa sortie. De vastes organisations criminelles transnationales en tirent profit. Je pense que c'est un grave problème, pas seulement pour l'industrie cinématographique des États-Unis, mais aussi pour celle du Canada et pour tous ceux qui gagnent leur vie dans ce secteur.

On estime que dans ce pays, le piratage de films représente une perte d'environ 118 millions de dollars. Je voudrais signaler aux membres du comité que les activités de piratage de DVD constituent déjà une infraction au Code criminel canadien, tout comme l'enregistrement d'un film par caméscope aux fins d'une redistribution commerciale au sens de la Loi sur les droits d'auteur. La jurisprudence établit clairement que la vente et la mise en vente de matériel protégé par un droit d'auteur et ayant fait l'objet d'un piratage constituent une fraude au sens du Code criminel, qu'il y ait ou non une perte financière pour le détenteur de droit d'auteur.

Lorsque la valeur de la fraude dépasse 5 000 \$, il s'agit d'une infraction punissable par voie de mise en accusation. Le problème, cependant, c'est qu'il s'est avéré presque impossible de condamner qui que ce soit en vertu de ces dispositions. Habituellement, la personne trouvée en train d'enregistrer un film dans un cinéma prétendra qu'elle le faisait seulement pour son usage personnel. Le seul fait de prouver, en vertu de la Loi sur les droits d'auteur, que cet individu se servira par la suite de la copie

couple hundred bucks to do this and they are not in the commercial redistribution afterwards.

I believe there is quite a bit of support for this. It would make it an offence under this bill to make unauthorized copies of movies, either for one's own use, with or without the participation of others for the purpose of selling, renting or commercial distribution of the pirated movies.

Japan's parliament has already moved forward on this. This legislation would prohibit the use of any recording device in a cinema and would be punishable.

The United States has enacted legislation in this area. There are 38 states and the District of Columbia that have legislation similar to this. Even Mexico is looking at this, but they have not yet implemented their law on this.

Honourable senators are probably aware that there are two types of offences that we are enumerating. We are putting them both in the Criminal Code. It seems there is an advantage to that. Rather than having it as part of the Copyright Act as a federal piece of legislation, the police are more familiar with and are in the business of enforcing the Criminal Code. To make it a Criminal Code offence will have a considerable effect in ensuring that this kind of activity is prosecuted.

I can go on, Mr. Chairman, at length on this. However, it seems to me this is a straightforward piece of legislation. There is widespread support for it and I hope it receives support in this committee.

Senator Merchant: Is there such legislation in Europe of which the minister is aware? He mentioned the U.S. and Mexico.

Mr. Nicholson: I am not aware. The examples I have provided are Japan, Mexico and the districts within the United States.

Senator Eyton: I have read that certain distributors were in fact black lining Canada as a place for first release.

Mr. Nicholson: That is right. Warner Brothers.

Senator Eyton: I have trouble, like some of the earlier questioners, thinking it was a problem. My vision was a guy sitting in the second row with a home movie camera trying to get a picture. However, you have persuaded me that in fact it is high quality, it is effective and it is distributed commercially and very efficiently.

You and your colleagues referred to the precedent for this. In general terms you talked about something in the U.S. and something in Japan. Are those precedents as severe as this? Do they all provide for jail sentences, for example? It seems for the amateur in front of the camera, a jail sentence seems extreme.

à des fins commerciales est difficile, mais il arrive aussi qu'on manque d'éléments de preuve probants. Parfois, un individu est simplement payé quelques centaines de dollars pour faire l'enregistrement et ne s'occupe pas de redistribution commerciale après coup.

Je pense que ce projet de loi obtient pas mal d'appuis. Il érigerait en infraction l'enregistrement non autorisé de films, que ce soit pour son propre usage ou aux fins de la vente, de la location ou de la distribution commerciale de films piratés, avec ou sans la participation d'autres personnes.

Le Parlement japonais a déjà agi à cet égard. Cette loi interdirait l'usage de tout appareil d'enregistrement dans un cinéma et rendrait une telle activité punissable.

Les États-Unis ont adopté des lois en la matière. Trente-huit États, en plus du district de la Colombie, ont des lois similaires à celle-ci. Même le Mexique y pense, mais il n'en a pas encore adoptées.

Les honorables sénateurs savent probablement que deux types d'infractions sont énumérés. Elles sont toutes deux intégrées au Code criminel. Il semble y avoir avantage à le faire. Plutôt que d'en faire une infraction à la Loi sur les droits d'auteur en tant que loi fédérale, la police connaît mieux le Code criminel, et est plus habituée à l'appliquer. En étant une infraction au Code criminel, cela aura un effet considérable sur les poursuites contre ce type d'activité.

Je pourrais en parler longtemps, monsieur le président. Cependant, il me semble que c'est une loi assez claire. Elle jouit d'un vaste soutien et j'espère que le comité l'appuiera.

Le sénateur Merchant : Est-ce que le ministre sait s'il existe de telles lois en Europe? Il a parlé des États-Unis et du Mexique.

M. Nicholson : Je ne le sais pas. Les exemples que j'ai fournis sont le Japon, le Mexique et des districts des États-Unis.

Le sénateur Eyton : J'ai lu que certains distributeurs mettaient en fait le Canada sur une liste noire, pour la première diffusion.

M. Nicholson : C'est vrai. Warner Brothers.

Le sénateur Eyton : J'ai du mal, comme d'autres qui ont posé des questions plus tôt, à y voir un problème. L'idée que je m'en faisais, c'est celle du gars assis au deuxième rang avec sa caméra, qui essaye d'enregistrer un film. Mais vous m'avez convaincu qu'en fait, c'est un enregistrement de grande qualité et efficace qui est distribué dans le commerce, avec beaucoup d'efficacité.

Vous et vos collègues avez parlé de précédents. Vous avez expliqué de manière générale quelque chose qui est en vigueur aux États-Unis, et aussi au Japon. Est-ce que ces lois sont aussi sévères que ceci? Est-ce qu'elles prévoient, par exemple, des peines d'emprisonnement? Il semble que pour l'amateur qui tient une caméra, une peine d'emprisonnement peut paraître extrême.

Mr. Nicholson: First, with respect to a jail sentence, as you can see, we have broken it down into two separate offences with a lesser penalty for the initial offence. If an individual is in the business of commercially distributing this, there is the higher penalty.

Generally Criminal Code offences, and theft is one, are accompanied with a criminal record and a possible jail sentence. These things are left to the discretion of the judges. Because you have a maximum in each of these cases does not necessarily mean — in fact it is very rare in this country that anyone would receive a maximum sentence. Nonetheless, there must be a prohibition there to get the message out that this country will not be a safe place for video piracy. As I say, it is a huge business involving tens of millions of dollars and I think that is fair.

With respect to a comparison between that and other jurisdictions, I defer to Mr. Zigayer.

Mr. Zigayer: I will start with the most recently enacted legislation in Japan. Again, our legislation is a bit different. They have a maximum penalty of 10 years imprisonment and a maximum fine of 10 million yen, which I understand is approximately \$85,000. California, on the other hand, has established a less serious penalty. It is a fine of \$2,500, or a term of one year imprisonment or both. It is very similar to what we have in terms of a summary conviction offence. Our maximum fine for summary conviction is \$2,000 and the maximum term of imprisonment is six months.

Therefore, in terms of what I would call your entry level offence, the simple camcording, we are comparable to California and we are a light year away from Japan. On the other hand, we have criminalized the more serious offence with a greater penalty, which is a maximum of five years imprisonment, which means the person has the right to a jury trial.

The other offence that the minister mentioned a moment ago that we are not touching in this legislation is that the actual bringing forward for sale of these camcordered counterfeit movies is a fraud. The penalty for fraud in the Criminal Code is 14 years in prison. It is an indictable offence.

Senator Eyton: The second question related to the reference to the theatre manager. It seems unusual that you can finger an individual out there, probably not very well paid, and make him party to all of this, and the offence. Do you think it will work? I am thinking practically now about a manager in a theatre and suddenly there is an issue with a camera. It seems that a lot of managers will not volunteer because it will mean trouble for them. Has there been much thought about that?

Mr. Nicholson: We must have a person who can blow the whistle on that. In terms of the police who have interacted and have been called into cases where there has been video piracy, there always seems to be an individual, the theatre manager, the individual most concerned about this activity. That is the term. Mr. Zigayer, do you have anything else?

M. Nicholson : Tout d'abord, en ce qui concerne la peine d'emprisonnement, vous pouvez voir que nous avons divisé l'infraction en deux infractions distinctes, avec une pénalité moindre pour la première. Elle est plus sévère pour la personne qui distribue ces enregistrements à des fins commerciales.

En général, les infractions au Code criminel, dont le vol, sont assorties d'un dossier criminel et sont passibles de peine d'emprisonnement. C'est laissé à la discrétion des juges. Ce n'est pas parce qu'une peine maximale est prévue pour chacun de ces cas que cela signifie nécessairement — en fait, il est très rare au Canada que quiconque soit condamné à la peine maximale. Quoi qu'il en soit, il faut qu'il y ait interdiction pour faire passer le message que le pays n'est pas un havre pour les pirates de la vidéo. Comme je disais, c'est un marché phénoménal, de dizaines de millions de dollars, et je pense que c'est juste.

Pour ce qui est de comparer cette loi avec celle d'autres compétences, je laisserai M. Zigayer en parler.

M. Zigayer : Je commencerai avec la loi la plus récente, qu'a adoptée le Japon. Je répète que notre loi est un peu différente. Ils prévoient une pénalité maximale de 10 ans d'emprisonnement et une peine maximale de 10 millions de yens, soit, si je ne me trompe, environ 85 000 \$. La Californie, d'un autre côté, a fixé une pénalité moins sévère. C'est une amende de 2 500 \$, ou une peine d'un an d'emprisonnement, ou les deux. C'est assez semblable à ce que nous avons pour une infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité. Notre amende maximale, pour ce genre d'infraction, est de 2 000 \$, et la peine d'emprisonnement maximale est de six mois.

Donc, pour ce que j'appellerais une infraction de premier degré, le simple enregistrement au moyen d'une caméra vidéo, nos pénalités sont comparables à celles de la Californie et sont à des années-lumière de celles du Japon. D'un autre côté, nous avons criminalisé l'infraction plus grave, en l'assortissant d'une pénalité plus sévère, soit une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans, ce qui signifie que la personne a droit à un procès devant jury.

L'autre infraction dont a parlé le ministre tout à l'heure, dont nous ne traitons pas dans cette loi, c'est que la vente réelle de ces faux enregistrements constitue de la fraude. La pénalité pour fraude, dans le Code criminel, est de 14 ans de prison. C'est une infraction punissable par mise en accusation.

Le sénateur Eyton : La deuxième question concernait l'allusion qui a été faite au gérant du cinéma. Il semble peu courant qu'on puisse pointer du doigt quelqu'un, qui n'est probablement pas très bien payé, et l'associer à tout cela et à l'infraction. Pensez-vous que ce sera efficace? Je pense à l'aspect pratique, au gérant d'un cinéma qui est soudainement confronté à un problème de caméra. Il semble que bien des gérants ne se porteront pas volontaires parce que cela pourrait leur causer des problèmes. Est-ce qu'on y a pensé?

M. Nicholson : Il nous faut quelqu'un qui puisse dénoncer l'activité. Pour la police qui a eu des échanges et qui a été appelée pour des cas de piratage vidéo, il semble toujours y avoir quelqu'un, le gestionnaire de cinéma, la personne qui se soucie le plus de cette activité. M. Zigayer, avez-vous autre chose?

Mr. Zigayer: In terms of the prosecution itself, you would see the police arriving on the scene and you would see them apprehend the person either in the course of taping the movie or at some point in the course of taping the movie. They would bring him to court and he would be charged with this offence.

One of the issues is consent. It would be up to that individual to demonstrate that he had consent. Absent consent, that is it another element in the crime. It will not be very difficult for the Crown to prove. It is a local individual — again, local persons are involved, the local manager. The local police are investigating and the local provincial Crown will be doing the prosecution.

Senator Eyton: Typically, the manager would have to be there.

Mr. Zigayer: Yes, and he has an interest. I would think, on behalf of the movie industry, that the theatre manager has an interest to ensure that people are not camcording in his theatre.

[Translation]

Senator Dawson: Mr. Minister, as Senate critic, I have said that I was going to support the bill without reservation and I think that it is perfectly justified. I can provide you with the reference to my speech if you like.

How is that we are not addressing other forms of piracy, decoding, illegal parabolic dish antennas and other kinds of fraud that result from the modern technology that people now have access to? This part of my question is very important. Many young people have been doing it for a long time, and now, suddenly, it is going to become a serious crime. It is no longer just something for which they will get a slap on the wrist. How will this new pseudo-government ensure that the public understands that this is a drastic change, a real shift in emphasis, and that, as of now, it is criminal? How will you go about informing the public about this new offence?

[English]

Mr. Nicholson: I would be surprised, senator, if there are individuals doing this who think this is all right and a great idea. First, it is difficult to prove and to get a conviction. My understanding is that when these individuals are confronted, they usually have a pretty good idea they have been up to something they should not have been doing.

Having said that, those who own movie theatres and the industry itself will assist us in getting the message out that there has been a change and that this is a criminal activity.

Senator Dawson: I realize that, minister. I do not mind attacking the big fraud, but people have been doing this innocently and not for purposes of copyright infringement and distribution. They were just doing it. It will be very difficult for the theatre manager or the police to make the distinction between these types of people. I want to be sure that we have informed them. If they continue doing it and it is illegal, I understand they are committing a crime. I want to ensure a period of transition

M. Zigayer : En ce qui concerne la poursuite elle-même, on verrait la police arriver sur la scène et appréhender la personne, soit pendant qu'elle enregistre le film, ou à un moment donné au cours de l'enregistrement. Cette personne serait amenée devant un tribunal et accusée de cette infraction.

L'un des problèmes, c'est le consentement. Il faudrait que cette personne démontre qu'elle avait obtenu un consentement. S'il n'y a pas consentement, il doit y avoir un autre élément dans le crime. La Couronne n'aura pas beaucoup de mal à le prouver. C'est quelqu'un sur place — je répète que des gens sur place y sont mêlés, les gérants des lieux. La police locale fait enquête et le procureur provincial local intentera les poursuites.

Le sénateur Eyton : Généralement, il faudrait que le gérant soit là.

M. Zigayer : Oui, et il a un intérêt dans l'activité. Je pense, pour l'industrie du cinéma, que le gérant du cinéma a tout intérêt à s'assurer que personne n'enregistre les films projetés à son cinéma.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur le ministre, j'ai dit qu'en tant que critique au Sénat, j'allais appuyer le projet de loi sans condition et je crois que c'est tout à fait justifié. Je peux vous référer à mon discours si vous le désirez.

Comment se fait-il qu'on ne s'adresse pas à d'autres formes de piratage, au décodage et aux antennes paraboliques illégales et autres fraudes de ce genre qui sont dues à la modernisation mis à la disposition des gens? Cette partie de ma question est très importante. Beaucoup de jeunes ont pris cette habitude depuis longtemps et tout à coup, cela deviendra un grand crime. Ce ne sera plus juste quelque chose pour lequel ils vont se faire taper sur les doigts. Comment ce nouveau pseudogouvernement fera-t-il pour que la population comprenne que c'est un changement drastique, que c'est un changement de registre et qu'à partir de maintenant c'est criminel? Comment procéderez-vous pour informer la population de cette nouvelle offense?

[Traduction]

M. Nicholson : Je serais étonné, sénateur, qu'il y ait des gens qui, ce faisant, pensent bien faire et que c'est une excellente idée. Tout d'abord, c'est difficile à prouver et d'obtenir une condamnation. À ce que je comprends, quand ces gens sont pris sur le fait, ils savent généralement bien qu'ils étaient en train de faire quelque chose qu'ils n'auraient pas dû faire.

Cela étant dit, les propriétaires de cinéma et l'industrie elle-même nous aideront à faire passer le message qu'il y a eu un changement et que c'est une activité criminelle.

Le sénateur Dawson : Je le comprends, monsieur le ministre. Je n'ai rien contre le fait d'attaquer les grands fraudeurs, mais il y a des gens qui ont fait cela en toute innocence et non pas à des fins de violation des droits d'auteur et de distribution. Ils le faisaient, c'est tout. Il serait très difficile pour le gérant de cinéma ou la police de faire la distinction entre ces personnes. J'aimerais m'assurer qu'ils auront été informés. S'ils continuent à le faire et que c'est illégal, je comprends qu'ils commettent une infraction. Je

between today, when I think we will be supporting this bill and pass it, and the day the legislation starts being applied by the police and theatre owners in Montreal; I want to be ensured that there will be a serious effort on the part of the government to inform people about that. You can share it with the industry, if you like, or ask Mr. Schwarzenegger to publicize it, but I want to be sure that people know it is a crime.

Mr. Nicholson: Senator, you will help us get that message out. I have encouraged my colleagues and my members of Parliament that if and when this bill gets passed to make this known. If members of Parliament and senators help get this out, that would be helpful. If you think I have some coast to coast advertising budget to do this, that is not me — it probably would not fall under Justice Canada anyway. I am quite sure the motion picture industry and the theatre owners in this country would get the word out.

For the person who just likes to do this and thinks it is all right, for whatever reason, there is always, of course, Crown discretion. The Crown has an opportunity to decide whether to proceed on a charge like this. The message will get out and most people will be able to figure this out — if they have not done that already — namely, that what they are doing is not right.

Senator Dawson: If you can find millions to run ads against Stéphane Dion, you might be able to find a bit to do some advertising on this bill.

Mr. Nicholson: Thank you for that suggestion.

The Deputy Chairman: You do not want to leave the impression, senator, that it was government money that was doing that.

Senator Dawson: Sorry. It was probably because of the hour delay that I got a bit irritated.

Senator Milne: Mr. Minister, it is intriguing to me. We were being told just before you came in that the State of California considers this to be a lesser offence than this particular bill will put into law here in Canada.

Mr. Nicholson: I am not sure about that, senator. My understanding is that they have a fine of \$2,500 and they have a six-month penalty. That is a summary conviction offence for simple camcording. I guess it is comparable, but it is not just a question of aligning ourselves with other jurisdictions. We try to make it consistent within our own Criminal Code. That is the general penalty for a summary conviction offence, which is \$2,000 and/or six months in jail. It may not line up exactly with other jurisdictions but, in the end, I think it is important for us to make our own statement and put our own bill in place.

voudrais m'assurer qu'il y ait une période de transition entre aujourd'hui où, je pense, nous allons avaliser ce projet de loi et il sera adopté, et le jour où la police et les propriétaires de cinéma de Montréal commenceront à l'appliquer; je voudrais m'assurer que le gouvernement fasse un effort véritable pour en informer la population. Vous pouvez en faire part à l'industrie, si vous voulez, ou demander à M. Schwarzenegger d'en faire la publicité, mais je voudrais être sûr que la population sache que c'est un crime.

M. Nicholson : Sénateur, vous nous aiderez à faire passer le message. J'ai déjà demandé à mes collègues et aux députés de l'annoncer, quand le projet de loi sera adopté, s'il l'est. Il serait utile que les députés et les sénateurs contribuent à diffuser le message. Si vous pensez que j'ai un budget pour annoncer ceci d'un bout à l'autre du pays, vous vous trompez — ce ne serait probablement pas le rôle du ministère de la Justice de toute façon. Je suis assez sûr que l'industrie du cinéma et les propriétaires de cinémas du pays diffuseraient le message.

Pour celui qui aime tout simplement faire ces enregistrements sans penser à mal, pour une raison ou une autre, il y a toujours, bien entendu, la discrétion de la Couronne. La Couronne est libre de décider s'il est ou non nécessaire de porter des accusations. Le message sera diffusé et la plupart de ces gens pourront comprendre — s'ils ne l'ont déjà fait — que ce qu'ils font n'est pas bien.

Le sénateur Dawson : Si vous pouvez trouver des millions pour faire passer des annonces contre Stéphane Dion, vous devriez pouvoir trouver un peu d'argent pour faire la promotion de cette loi.

M. Nicholson : Merci pour cette suggestion.

Le coprésident : On ne voudrait pas donner l'impression, sénateur, que c'est l'argent du gouvernement qui a servi à cela.

Le sénateur Dawson : Excusez-moi. C'est probablement l'heure de retard qui m'a rendu irritable.

Le sénateur Milne : Monsieur le ministre, quelque chose m'intrigue. On nous a dit juste avant votre venue que l'État de la Californie envisage d'en faire une infraction moins grave que ce qu'en fera ce projet de loi en particulier ici, au Canada.

M. Nicholson : Je n'en suis pas si sûr. À ce que je sache, ils ont une amende de 2 500 \$ et une peine d'emprisonnement de six mois. C'est pour l'infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité pour simple enregistrement d'un film au moyen de caméscope. Je suppose que c'est comparable, mais ce n'est pas seulement une question d'harmoniser nos lois avec celles d'autres compétences. Nous essayons de les harmoniser dans notre propre Code criminel. C'est la pénalité générale pour l'infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité, soit 2 000 \$ ou six mois d'emprisonnement, ou les deux. Ce n'est peut-être pas exactement pareil à d'autres compétences mais, en fin de compte, je pense qu'il est important que nous nous affirmions nous-mêmes et que nous ayons notre propre loi.

Senator Milne: An indictable offence is liable to imprisonment for not more than five years, and somewhere I read \$1 million.

Mr. Nicholson: You are quite correct. That is the existing law within the Copyright Act, where individuals who are into the distribution of stolen goods are liable to imprisonment for up to five years and \$1-million fine.

The offence that you have before you, which is called "camcording for the purpose," if proceeded by indictment would be punishable for not more than five years. That is consistent with other theft-related offences in the Criminal Code, if they are proceeded with by way of indictment.

Senator Milne: It will be difficult to prove, if someone is sitting in a theatre with a camcorder, that they are actually in the business of reproducing it to sell it.

Mr. Nicholson: That is part of the problem, senator. With the provisions of the Copyright Act as they exist, many times the individual that is sitting there and stealing this film is not actually in the business of commercial redistribution. He or she is not part of a wider group. This person may be getting \$200 to sit there and do it, and that is their only involvement in it. One of the offences we have in this bill is simple camcording. That is, if you are there stealing that film, that is an offence under the Criminal Code, if this bill is passed. It is a simple, straightforward offence, but it is not linked to commercial or organized crime; that is a separate offence.

Senator Milne: If this happens in a theatre, who will nab the person? Will the theatre manager call the police or will it be up to the ushers?

Mr. Nicholson: I would certainly hope that whoever observes a criminal offence taking place would bring it to the attention of the appropriate authorities. The problem that we have now is that the police tell us they really do not want to get involved with it — whether it is the usher, the manager or the popcorn vendor — because it is extremely difficult to prove that the individual sitting there is a part of some larger, illegal conspiracy or activity.

Senator Milne: You are hoping to nab them on the lesser offence, really.

Mr. Nicholson: We are adding that lesser offence, you are right.

Senator Milne: A lot of numbers have been thrown around about camcording in Canada. The film industry lobby has thrown out claims that are all over the place, ranging from 20 per cent to 70 per cent for global camcording here in Canada. Do you have any notes that would tell you precisely what it is?

Le sénateur Milne : Une infraction punissable par mise en accusation est passible d'emprisonnement pour un maximum de cinq ans et, je l'ai lu quelque part, d'une amende de 1 million de dollars.

Le sénateur Nicholson : C'est bien cela. C'est ce que prévoit actuellement la Loi sur les droits d'auteur, qui fait que les personnes qui distribuent des biens volés risquent l'emprisonnement pour un maximum de cinq ans et une amende de 1 million de dollars.

L'infraction que vous voyez ici, l'enregistrement d'un film dans un cinéma dans un but précis, si elle est punissable par mise en accusation, serait passible d'un maximum de cinq ans d'emprisonnement. C'est semblable à d'autres infractions de vol prévues au Code criminel, s'il y a mise en accusation.

Le sénateur Milne : Ce sera difficile à prouver, si quelqu'un est assis dans un cinéma avec un caméscope, qu'il enregistre dans un but de reproduction et de vente.

M. Nicholson : C'est une partie du problème, sénateur. Avec les dispositions de la Loi sur le droit d'auteur qui sont actuellement en vigueur, il arrive bien souvent que la personne assise dans le cinéma et qui est en train de voler le film ne soit pas celle qui en fera la redistribution commerciale. Elle ne fait pas partie d'un groupe plus vaste. Il se peut bien que cette personne soit payée 200 \$ pour faire cet enregistrement, et que ce soit le seul rôle qu'elle joue. L'une des infractions que nous prévoyons dans ce projet de loi est le simple enregistrement. C'est-à-dire que si ce projet de loi est adopté, toute personne qui volera un film commettra une infraction en vertu du Code criminel. C'est une infraction simple et claire, mais qui n'est pas liée au crime commercial ou organisé; c'est une infraction distincte.

Le sénateur Milne : Si cela se passe dans un cinéma, qui va appréhender la personne? Est-ce que le gérant du cinéma va appeler la police, ou est-ce que ce sera aux ouvriers de le faire?

M. Nicholson : J'espère bien que quiconque est témoin d'une infraction criminelle le signalerait à l'attention des autorités pertinentes. Le problème que nous avons maintenant, c'est que la police nous dit qu'ils n'ont vraiment aucune envie de s'engager là-dedans — que ce soit l'ouvreur, le gérant ou le vendeur de popcorn —, parce qu'il est extrêmement difficile de prouver que la personne qui commet l'acte fait partie d'un groupe organisé plus vaste.

Le sénateur Milne : Vous espérez les appréhender pour l'infraction moindre, en fait.

M. Nicholson : Nous ajoutons cette infraction moins grave, vous avez raison.

Le sénateur Milne : Nous avons entendu toutes sortes de chiffres au sujet de l'enregistrement de films au Canada. Le lobby de l'industrie du cinéma a lancé toutes sortes de chiffres pour dire qu'une grande partie de l'activité mondiale d'enregistrement de films, allant de 20 à 70 p. 100, se fait ici, au Canada. Avez-vous des notes pour pouvoir nous dire précisément combien c'est?

I understand Minister Oda received a briefing that said Montreal alone was responsible for 40 per cent of unauthorized film reproduction in the world market; that is twice what the Canadian Motion Picture Distributors Association now claims for all of Canada.

Mr. Nicholson: Did Canadian Heritage want to make a comment on that?

Ms. Neri: The figures we used in the department for the preparation of Minister Oda are based on figures from the motion picture associations. We are told that approximately 20 per cent to 25 per cent of illegally camcorderd films originate in Canada, and that 70 per cent of those come from Montreal. That is 70 per cent of the 20 to 25 per cent.

Senator Milne: Who wrote the bill? I understand that Minister Oda had a meeting in Ottawa about a year ago with my old friend Doug Frith — sitting back here — the President of the Canadian Motion Picture Distributors Association, and that he provided the government with draft legislation. Is this bill pretty close to his draft legislation or did the government actually write it?

Mr. Nicholson: I wrote it myself, senator; I thought this would be a great exercise in my responsibilities as Minister of Justice. I hope you like it. I am open to suggestions.

Senator Milne: I hope the bill did not come from a lobby group; that is what I am telling you.

Mr. Nicholson: This comes from the Department of Justice. Mr. Zigayer oversaw the process. There is a drafting process that we have within the department. We do it simultaneously in both official languages and it meets with his approval.

Senator Milne: I am well aware of how legal drafting goes, as you know. Mr. Zigayer, can you confirm that it actually originated in the department?

Mr. Zigayer: It actually originated in the department. We did not copy anything. We took an analysis of the problem and worked out the approach ourselves.

Senator Johnson: I think the bill is an excellent start. I run a small film festival in rural Manitoba and I deal with filmmakers and people in the industry all the time. To them, this is not only timely but long overdue. We are very proud that Canada is in the lead — not that many countries have accomplished this yet. It is very important to them.

Filmmakers and other artists in this country and around the world do not exactly make a lot of money. This is really their intellectual property, so I am very happy with it.

I asked a few questions before you came, minister. They are on the record so I will not repeat them now, but I just have one more. Do you have anything to give us on the timeline legislation to cover illegal downloads, for example, in piracy, via the Internet? I have heard that Canadian Heritage and Justice Canada are looking into this. Are they or are they not?

J'ai cru comprendre que la ministre Oda s'est fait dire que Montréal à elle seule est responsable de 40 p. 100 de la reproduction non autorisée de films sur le marché mondial. C'est deux fois plus que ne l'affirme l'Association canadienne des distributeurs de films pour tout le Canada.

M. Nicholson : Est-ce que Patrimoine Canada veut faire un commentaire là-dessus?

Mme Neri : Les chiffres sur lesquels le ministère s'est fondé pour préparer la ministre Oda proviennent des statistiques des associations de distributeurs de films. On nous dit qu'environ 20 à 25 p. 100 des films enregistrés illégalement proviennent du Canada, et quelque 70 p. 100 d'entre eux sont enregistrés à Montréal. C'est 70 p. 100 de 20 à 25 p. 100.

Le sénateur Milne : Qui a rédigé ce projet de loi? J'ai cru comprendre que la ministre Oda a rencontré il y a environ un an, à Ottawa, mon vieil ami Doug Frith — qui est assis derrière, ici — le président de l'Association canadienne de distributeurs de films, qui aurait remis une ébauche de loi au gouvernement. Est-ce que ce projet de loi-ci ressemble à cette ébauche, ou est-ce que le gouvernement l'a rédigé lui-même?

M. Nicholson : Je l'ai rédigé moi-même, sénateur; j'ai pensé que ce serait un excellent exercice dans mes fonctions de ministre de la Justice. J'espère que vous l'appréciez. Je suis ouvert aux suggestions.

Le sénateur Milne : J'espère bien que le projet de loi n'émane pas d'un groupe de pression; c'est ce que je vous dis.

M. Nicholson : Ceci émane du ministère de la Justice. M. Zigayer a supervisé le processus. Le ministère a un processus de rédaction. Nous le faisons simultanément dans les deux langues officielles, et M. Zigayer l'a approuvé.

Le sénateur Milne : Je sais très bien comment se rédigent les lois, vous le savez bien. M. Zigayer, pouvez-vous confirmer que celui-ci émane véritablement du ministère?

M. Zigayer : Il émane vraiment du ministère. Nous n'avons rien copié. Nous avons fait une analyse du problème et nous avons-nous-mêmes formulé notre approche.

Le sénateur Johnson : Je pense que ce projet de loi est un excellent point de départ. Je tiens un petit festival du film en région rurale au Manitoba, et je traite constamment avec des cinéastes et des gens de l'industrie du cinéma. Pour eux, il était temps; il était grand temps que ça arrive. Nous sommes très fiers que le Canada prenne l'initiative — peu de pays l'ont fait jusqu'ici. C'est très important pour eux.

Les cinéastes et autres artistes du pays et du monde entier ne font pas tellement d'argent. C'est vraiment leur propriété intellectuelle, alors j'en suis très heureux.

J'ai posé quelques questions avant votre arrivée, monsieur le ministre. Elles sont au compte-rendu, alors je ne les répéterai pas maintenant, mais il m'en reste une. Avez-vous quelque chose à nous dire sur le calendrier de la loi pour couvrir les téléchargements illégaux de films piratés au moyen d'Internet, par exemple? J'ai entendu que les ministères du Patrimoine et de la Justice se penchent sur la question. Est-ce que c'est vrai?

Mr. Nicholson: We are looking into a wide range of possible initiatives. As I indicated to my colleagues about our justice legislation, we are just getting started.

The Deputy Chairman: Are there any further questions? If not, thank you, minister, and Mr. Zigayer and Ms. Neri. I appreciate it.

We will now go to clause-by-clause consideration, if it is agreed.

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Is it agreed that I report this bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

M. Nicholson : Nous envisageons un large éventail d'initiatives possibles. Comme je l'ai dit à mes collègues au sujet de nos lois, nous ne faisons que commencer.

Le président adjoint : Y a-t-il d'autres questions? S'il n'y en a pas, merci, monsieur le ministre, monsieur Zigayer et madame Neri. J'apprécie votre venue.

Nous allons maintenant faire l'étude article par article du projet de loi, si vous le voulez bien.

Des voix : D'accord.

Le président adjoint : Le titre est-il reporté?

Des voix : D'accord.

Le président adjoint : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président adjoint : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président adjoint : Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport de ce projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

La séance est levée.

Railway Association of Canada:

Cliff Mackey, President.

Wednesday, June 20, 2007:

Department of Justice Canada:

Michael Zigayer, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section.

Canadian Heritage:

Patricia Neri, Director, Copyright Policy.

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff Mackey, président.

Le mercredi 20 juin 2007 :

Ministère de la Justice Canada :

Michael Zigayer, avocat-conseil, Section de la politique en matière de droit pénal.

Patrimoine Canada :

Patricia Neri, directrice générale, Politique du droit d’auteur.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, June 20, 2007:

The Honourable Robert Nicholson, P.C., M.P., Minister of Justice
and Attorney General of Canada.

WITNESSES

Wednesday, June 6, 2007:

Industry Canada:

Michael Binder, Assistant Deputy Minister, Spectrum Information
Technologies and Telecommunications;

Peter Hill, Director, Spectrum Management Operations;

Glenn Sheskay, Counsel, Legal Services;

Nadia Lombardi, Manager, Operational Policy.

Tuesday, June 12, 2007:

Canadian Pacific:

Jim Buggs, General Manager, Car Management;

Claudio Minello, General Manager, International.

CN:

Paul D. Waite, Vice-President, IMX.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

Le mercredi 20 juin 2007 :

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député, ministre de la Justice
et procureur général du Canada.

TÉMOINS

Le mercredi 6 juin 2007 :

Industrie Canada :

Michael Binder, sous-ministre adjoint, Spectre, Technologies de
l'information et Télécommunications;

Peter Hill, directeur, Exploitation de la gestion du spectre;

Glenn Sheskay, avocat, Services juridiques;

Nadia Lombardi, gestionnaire, Politique opérationnelle.

Le mardi 12 juin 2007 :

Canadien Pacifique :

Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons;

Claudio Minello, directeur général, Affaires internationales.

CN :

Paul D. Waite, vice-président, ETI.

(Suite à la page précédente)



